

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LA CRISE DU CHARBON

1899-1900

Étude économique de ses causes

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-DESSUS

sera présenté et soutenu le mercredi 6 novembre 1901, à 9 h. 1/2

PAR

JEAN SAVOYE

Président : M. BEAUREGARD, Professeur

Suffragants : { *MM. DESCHAMPS, Professeur.*
BOURGUIN, Professeur.

PARIS

V. GIARD & E. BRIÈRE

Libraires-Éditeurs

16, RUE SOUFFLOT, 16

1901

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LA CRISE DU CHARBON

1899-1900

Étude économique de ses causes

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-DESSUS

sera présenté et soutenu le mercredi 6 novembre 1901, à 9 h. 1/2

PAR

JEAN SAVOYE

Président : M. BEAUREGARD, Professeur

*Suffragants : { MM. DESCHAMPS, Professeur.
BOURGUIN, Professeur.*



PARIS

V. GIARD & E. BRIÈRE

Libraires-Éditeurs

16, RUE SOUFFLOT, 16

1901



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41550230_0055

LA CRISE DU CHARBON

INTRODUCTION

On voit en lisant l'histoire universelle, les historiens placer parmi les plus terribles catastrophes, qui peuvent frapper un peuple, la disette ou la famine.

De telles crises n'ont été que trop fréquentes et l'on trouve le fléau de la faim à chaque feuillet de l'histoire du monde ; en consultant les économistes du seizième siècle, nous les trouvons tous préoccupés de cette menace du manque de blé et chacun d'eux s'efforce d'enseigner un moyen pour prévenir une pareille calamité.

De nos jours encore, nous voyons, aux Indes, un peuple immense décimé par le fléau de la faim ; c'est avec le spectre de la disette que les agitateurs ont soulevé les peuples et les compagnons de Spartacus comme les bandes de Santerre, se sont rués au même cri « du pain ».

La famine que l'on croyait disparue, du moins dans

les pays civilisés, a failli renaître à la fin de l'année 1899, et les peuples du monde entier ont tressailli de la même crainte à l'approche de la famine noire, le manque de charbon.

Je connais une gravure anglaise représentant James Watt, méditant devant sa cheminée ; dans le cadre d'un paisible home britannique, l'inventeur considère, rêveur, la bouillotte chauffant sur le foyer et laissant échapper, par son couvercle entr'ouvert, un mince filet de vapeur. Songeait-il que cent ans après sa géniale constatation, le monde serait révolutionné par une simple hausse du charbon, que tous les peuples malgré leurs différents et leurs haines, se réuniraient dans un commun effort, résultat d'une même crainte, et que les savants de Londres, Paris, Berlin, New-York, chercheraient une solution pour prévenir le désastre du manque de charbon.

C'est que le charbon est devenu, pour la vie économique d'un peuple, l'élément essentiel.

La vapeur en un siècle, s'est emparée du monde, c'est par elle que tout se produit et se transforme, son règne n'est pas encore terminé ; les savants nous ont bien laissé entrevoir des forces nouvelles, l'électricité, le mouvement des marées, la lumière solaire, mais ce ne sont là que des hypothèses.

De ces trois forces, une seule, l'électricité, est connue, et bien imparfaitement encore, et le seul

agent qui puisse la produire à une puissance suffisante pour en faire une force économique, c'est encore la vapeur.

Je sais que l'on ne peut préjuger du génie de l'homme, demain peut-être un cerveau puissamment organisé, trouvera l'agent naturel, qui par sa propre force distribuera l'énergie et la chaleur. Alors le règne du charbon sera à son déclin, et les hausses et les baisses de ce minéral ne produiront plus de pareilles perturbations économiques. Mais ceci encore n'est qu'une hypothèse, cette invention peut se produire dans un avenir lointain, la vapeur peut pendant des siècles chauffer encore nos bateaux, nos locomotives et nos usines et le problème reste toujours posé : Manquera-t-on de charbon, comment remédier à ce désastre ?

Cette étude de la crise charbonnière de 1899-1900, ne serait pas complète, si elle n'était pas précédée d'un aperçu sur la production du charbon à l'heure actuelle. C'est en précisant cette production que l'on se rend compte de la crise houillère, que l'on peut en percevoir les causes et que l'on peut rassurer les pessimistes qui ont cru voir les mines épuisées et les peuples mourant du manque de charbon comme jadis du manque de pain.

Cette étude sera donc divisée en trois parties :

- 1° Production du charbon dans le monde ;
 - 2° Crise du charbon, son historique dans les différents pays où elle s'est fait sentir ;
 - 3° Causes de la crise du charbon, discussion de ces causes.
-

PREMIÈRE PARTIE

Production du charbon.

Il est inutile de rappeler ici la formation du charbon, tout le monde savant est d'accord pour affirmer que le charbon a été formé aux époques préhistoriques, par l'enfouissement des végétaux à la suite de cataclysmes.

Le charbon se trouve en grande quantité sur les continents et même sous les mers. Ces dernières mines seront les réserves futures où s'alimentera le monde, quand les exploitations terrestres seront épuisées.

Mais l'ignorance où nous sommes des richesses minières de l'Afrique, les quantités énormes inexploitées en Asie et en Amérique, le mystère des contrées polaires, permettent de reculer la prévision de cet épuisement à un avenir indéfini. La nature a placé, avec sa diversité habituelle ces gisements, certains pays sont des mieux partagés, d'autres n'ont

que quelques maigres filons qui ne peuvent leur suffire.

Selon l'avis de l'éminent administrateur-délégué de la Société Decazeville-Commentry-Fourchambault, Monsieur Fayolle, l'avenir d'un peuple, au point de vue économique, dépend de sa richesse en charbon et de la facilité de son exploitation.

Un pays qui ne peut se contenter de sa production de houille, fût-il le pays le plus riche, le plus habité, le mieux outillé, ne sera jamais qu'au deuxième rang dans la puissance économique. Hélas, faut-il présager par là, de la déchéance de la France, à la tête des nations.

La foi charbonnière de M. Fayolle va jusqu'à ce pessimisme.

La France produit environ 36.000.000 de tonnes de charbon, elle en consomme environ 46.000.000 ; elle est donc tributaire de 10.000.000 de tonnes et ce tribut, qui ira toujours croissant, l'empêchera, quoiqu'on fasse, de redevenir une des premières puissances économiques du monde. L'argument semble, malheureusement irréfutable, tout au moins sous le règne économique de la houille.

Les nations ont compris cet assujettissement, et c'est pourquoi tant de convoitises se trouvent en présence sur le continent jaune et le continent noir. C'est une des raisons de tant d'expéditions coloniales

PRODUCTION DU CHARBON

où, à l'heure actuelle, chaque nation apporte son sang, son argent et ses énergies nationales.

D'après le « *Hazell's Annual* » de 1901 et le « *Journal of the Iron and Steel Institute* », la production du monde entier de 1899 a été de *sept cent vingt-neuf millions cinq cent quarante-six mille neuf cent quatre-vingt-sept tonnes de charbon* (729.546.987 t.).

L'Iron and Coal trade review, présage pour 1900 un minimum de sept cent millions de tonnes (700.000.000).

PRODUCTION DU CHARBON DU MONDE
en 1900

PAYS	ANNÉES	TONNES
Royaume-Uni.....	1899	220.085.368
Nouvelle-Galles du Sud.....	1898	4.706.251
Nouvelle-Zélande.....	»	907.033
Queensland.....	»	407.934
Tasmanie.....	»	44.141
Victoria.....	1899	262.380
Autriche (charbon).....	1898	10.947.522
— (lignite).....	»	21.083.361
Hongrie (charbon).....	»	1.239.498
— (lignite).....	»	4.206.694
Belgique.....	1899	21.917.740
Bornéo.....	1898	41.587
Bosnie.....	1899	303.425
Canada.....	»	4.565.993
Colonie du Cap.....	»	171.310
France.....	»	32.933.788
Allemagne (charbon).....	1898	96.279.992
— (lignite).....	»	31.648.498
Grèce.....	»	171.310
Hollande.....	»	150.398
Indes.....	»	4.568.880
Italie (lignite).....	»	341.327
Japon.....	1897	5.647.751
Mexico.....	1898	126.241
Natal.....	1899	324.161
Pérou.....	1898	10.000
Portugal (anthracite).....	»	10.250
— (lignite).....	»	12.291
Roumanie.....	»	67.000
Russie.....	1898	10.250.000
Serbie.....	1896	11.726
Républiques sud-africaines.....	1898	1.953.026
Espagne.....	1899	2.672.194
Suède.....	»	234.344
Etats-Unis.....	»	230.898.973
Total.....		729.546.987

Dans ce tableau, nous voyons les Etats-Unis arriver en tête avec deux cent trente millions huit cent quatre-vingt-dix-huit mille neuf cent soixante-treize tonnes (230.898.973 t.), battant de dix millions de tonnes (10.000.000 t.) son vieux rival, le Royaume-Uni, qui ne produit que deux cent vingt millions quatre-vingt-cinq mille trois cent soixante-huit tonnes (220.085.368 t.).

Cependant si l'on ajoute les quinze millions neuf cent cinquante-huit mille quatre-vingt-trois tonnes (15.958.083 t.), que les colonies, l'Australie, les Indes, le Canada, le Cap et le Natal, ajoutent à la Métropole, John Bull bat encore Jonathan de cinq millions de tonnes environ (5.000.000 t.).

Ce résultat n'aura qu'un temps, la production américaine d'ici cinq ans écrasera la production britannique, y compris ses colonies. Déjà roi du blé et du pétrole, l'américain sera le roi de la vapeur.

On constate ensuite sur ce tableau que l'Allemagne suit d'assez loin les deux empires anglo-saxons avec quatre-vingt-seize millions deux cent soixante-dix-neuf mille neuf cent quatre-vingt-douze tonnes (96.279.992 t.).

En quatrième lieu vient la France, qui en cette année 1899, avait extrait de son sol; trente-deux millions neuf cent trente-trois mille sept cent quatre-vingt-huit tonnes (32.933.788 t.).

Puis après la Belgique qui produit le total considérable, étant donné l'exiguité de son territoire de vingt-et-un millions neuf cent dix-sept mille sept cent quarante tonnes (21.917.740 t.). Viennent la Russie, l'Autriche-Hongrie et le Japon.

L'ordre de ce classement n'est que temporaire, cette année ou l'année prochaine l'Amérique dépassera l'Angleterre, la France qui occupe le quatrième rang, descendra d'échelon en échelon, tandis que la Russie, dont la production n'est qu'embryonnaire, à l'heure actuelle, prendra, grâce à ses ressources houillères considérables, de plus en plus un meilleur rang. Et puis, il faudra compter avec l'x ; le mystérieux Empire de Chine possède des houillères immenses, auprès desquelles les mines européennes ne sont que de maigres filons. A quel peuple le destin donnera-t-il la fortune de cette exploitation ? La démonstration de ce problème a déjà été commencée et le canon de Tien-Tsin et de Takou en a posé les premiers prolégomènes.

Sans vouloir entrer dans trop de détails, examinons un peu la production du Royaume-Uni, puisque, d'après quelques-uns, cette production est intimement liée à la crise qui nous occupe.

Au commencement du siècle, l'Angleterre extrait dix millions de tonnes (10.000.000 T.).

En 1830, le chiffre monte à vingt-neuf millions (29.000.000 T.).

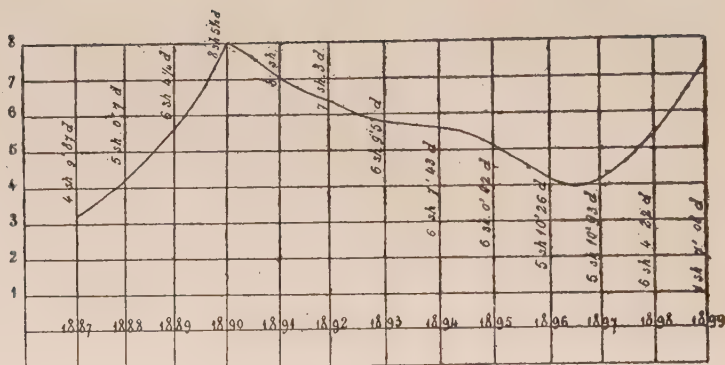
En 1860, quatre vingt millions de tonnes (80.000.000 T.) sont extraites des houillères britanniques.

Quinze ans après, en 1875, nous trouvons cent trente un millions huit cent soixante sept mille tonnes (131.867.000 T.).

En 1880....	146.969.000	Tonnes
1885....	159.351.418	—
1890....	181.614.288	—
1891....	185.479.125	—
1894....	188.277.525	—
1895....	189.661.362	—
1896....	195.361.260	—
1897....	202.120.931	—
1898....	202.054.516	—
1899....	220.085.368	—

Comme on le voit il y a eu un énorme effort dans cette dernière année de 1899, après un ralentissement très important entre l'année 1897 et 1898.

Si on compare avec ces chiffres le tableau du prix moyen du charbon au carreau de la mine, on y verra une étroite concordance.



L'augmentation de prix, que l'on peut voir sur le tableau précédent, a continué ; d'après un rapport de M. Paul Cambon, ambassadeur de France à Londres, daté du 11 octobre 1900, il appert que sur le marché de Londres, la tonne de Wallsend, qui, en 1897 valait 15 shellings ; en 1898, 16 shellings 6, en 1899, 17 shellings, se négociait au commencement de l'année 1900 une livre sterling un shelling six et en octobre de la même année, une livre sterling quatre shellings. Bien que nous ne soyons pas arrivés à la partie de cette étude qui traite proprement de la crise même, on peut ajouter que jamais, sauf en 1873, ce prix n'a été atteint à Londres et si dans cette dite année 1873, le charbon avait atteint le prix énorme

de 55 shellings la tonne, c'était uniquement à cause de la grande grève écossaises qui inquiéta si vivement le Royaume-Uni.

Passons maintenant à la production de la houille en France. On a vu qu'elle ne peut guère influencer sur le marché économique du monde, puisqu'elle ne peut suffire à notre propre consommation, mais elle peut, néanmoins, offrir un certain intérêt. Si une crise, particulière à la France, venait interrompre toute la production française, la consommation de notre pays est suffisante pour amener des perturbations sur le marché houiller du monde. La question est à l'ordre du jour, depuis le vent de grève qui court sur nos mines et depuis le référendum des mineurs syndiqués, qui viennent de voter la grève à dix mille voix de majorité. La question présente un autre intérêt, en ce moment l'Angleterre ayant à faire face à une guerre ruineuse, augmente ses impôts, le gouvernement propose un impôt sur les charbons exportés, qui malgré les protestations de Newcastle, du Lancashire et du Pays de Galles, a été voté à la chambre des Communes par 333 voix contre 227 (1). Si la chambre haute anglaise vote de la même façon,

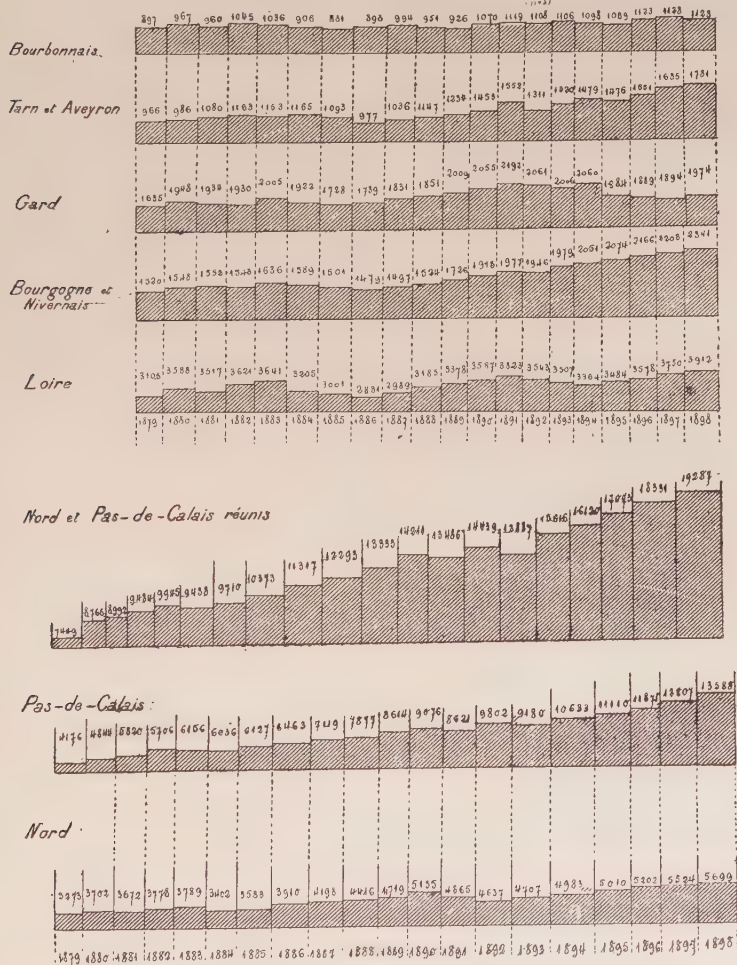
(1) La question de l'imposition du charbon d'exportation ayant été résolue depuis que cette étude est terminée. La Chambre des Pairs a suivi l'exemple donné par celle des Communes.

nos houillères françaises de l'Aveyron et de la Haute-Loire peuvent concurrencer avec succès les charbons britanniques sur le marché de Bordeaux, qui, à l'heure présente, est complètement au pouvoir des charbonniers anglais et offre un futur marché excellent aux charbons américains dans peu d'années.

La production française mérite, à ce double point de vue, un rapide mais complet examen.

Production houillère des Principaux Groupes Géographiques des bassins en France, de 1879 jusqu'en 1898.

(Les chiffres représentent les milliers de tonnes.)



Echelle 0,001 pour 200,000.

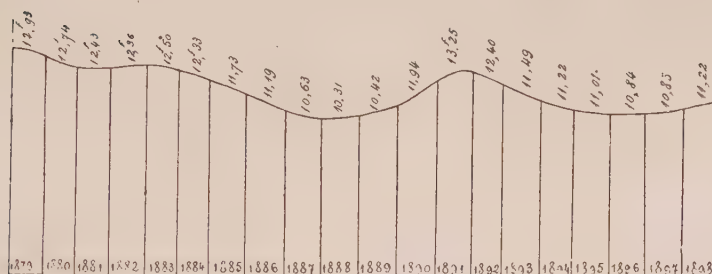
Comme l'indique le tableau précédent, la production houillère en France a augmenté de 1879 à 1898 de quinze millions trois cents soixante-douze mille tonnes (15.372.000 T.) à trente millions quatre cents dix-huit mille tonnes (30.418.000 T.). Depuis vingt ans tous les bassins français sont en progrès, mais d'une façon bien inégale, le Nord et le Pas-de-Calais tiennent de beaucoup la tête dans ce mouvement progressif d'extraction. Les bassins de la Loire, du Gard et du Bourbonnais semblent demeurer stationnaires.

	Augmentation.
Nord et Pas-de-Calais.....	159 %
Loire.....	26 %
Bourgogne et Nivernais.....	77 %
Gard	21 %
Tarn et Aveyron.....	84 %
Bourbonnais.....	25 %

Les chiffres jusqu'en 1898 nous ont été fournis par la publication annuelle du Ministère des Travaux Publics *La Statistique de l'Industrie minérale et des Appareils de vapeur en France et en Algérie pour l'année 1898* présentée par M. Quinette de Rochemont, conseiller d'Etat, Directeur des routes, de la navigation et des mines.

Avant de terminer cet aperçu sur les houillères françaises, nous présenterons un parallèle de la courbe des prix des charbons anglais sur le carreau

des mines fait précédemment, en en faisant une également pour les charbons français (1).



La marche de la courbe est semblable à celle de la courbe anglaise, bien que le prix du charbon français soit plus élevé que celui de la houille du Royaume-Uni. L'année 1890 en France comme en Angleterre est l'année du prix maximum.

Dans les deux pays en 1898 on voit se dessiner le mouvement de hausse qui se terminera en 1900 par la crise qui nous occupe.

Depuis 1898, l'extraction en France a suivi une marche ascendante ; en 1899 on extrayait trente-deux millions trois cent trente et une mille tonnes (32.331.000 T.) et en 1900 trente-six millions de

(1) Voir à la suite de cette étude le tableau général de production, consommation et prix moyens des combustibles minéraux en France depuis 1811.

tonnes environ (36.000.000 T.). Cette marche ascendante de production en France est malheureusement limitée. Il ne reste plus à exploiter que 5.836 kilomètres carrés de terrain carbonifère, tandis que nous trouvons dans les autres pays des gisements reconnus restant à exploiter qui suivent :

Chine	600.000	kilomètres carrés.
Etats-Unis	517.000	—
Canada	168.000	—
Inde Anglaise.....	91.000	—
Nouvelle Galles du Sud.....	62.000	—
Russie (sans compter la Russie d'Asie, la Sibérie et le Caucase.	51.800	—
Grande-Bretagne et Irlande....	30.820	—
Espagne	14.244	—
Japon.....	12.950	—
Autriche-Hongrie.....	4.636	—
Allemagne	4.584	—
Belgique.....	1.320	—

Trois pays producteurs, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie et la Belgique, nous sont seulement inférieurs.

La surface à exploiter est par conséquent très réduite, mais nos mines sont-elles encore très fécondes. Nous trouvons dans l'*Echo des mines* du 19 avril 1900, un curieux procédé de renseignement. On peut dire, dit l'auteur de cet article, que plus un bassin houiller

est travaillé profondément, plus il a de chances pour être épuisé rapidement.

C'est donc la profondeur moyenne des puits qui donne une idée de ce qui reste encore à prendre.

En admettant que la profondeur maxima d'un bassin houillier soit de 1000 à 1200 mètres, nous allons trouver l'expression mathématique représentant la richesse d'un bassin. Nous voyons qu'en France la profondeur moyenne est de 3 à 400 mètres, ce qui fait que notre pays n'a dépensé que le tiers de sa richesse en charbon et que son exploitation est dans le rapport de 4 à 12.

En résumé sans pouvoir aspirer à la première place, la France, tout en comblant son déficit de houille par l'exportation étrangère, peut maintenir encore longtemps son rang dans la production du charbon et attendre sans crainte les nouvelles évolutions de la production d'énergie.

Parmi les principaux producteurs européens, nous avons encore l'Allemagne, qui produisait en 1898 quatre-vingt-seize millions deux cent soixante-dix-neuf mille neuf cent quatre-vingt-douze tonnes (96.279.992 T.) et qui arrive en 1899 à extraire cent un millions six cent vingt-deux mille tonnes (101.622.000 T.). Cette production dépasse de beaucoup la production française, mais pour les mêmes raisons qu'en France, elle restera tout au plus dans

la même proportion, si même elle ne diminue pas dans la production du monde entier.

En effet l'Allemagne dont la profondeur moyenne de puits est la même qu'en France, c'est-à-dire de 300 à 400 mètres, l'Allemagne, dis-je, n'a plus que quatre mille cinq cent quatre-vingt-quatre kilomètres carrés (4.584 k. c.) à exploiter.

Il en est de même pour l'Autriche-Hongrie qui a sensiblement la même profondeur de puits et qui n'a plus aussi que quatre mille six cent trente-six kilomètres carrés (4.636 k. c.) à exploiter.

Les deux pays d'Europe qui ont un avenir meilleur sont certainement l'Espagne et la Russie.

L'Espagne en 1899 produisait deux millions six cent soixante-douze mille cent quatre-vingt-quatorze tonnes (2.672.194 T.), la profondeur moyenne de ses puits est entre 200 et 300 mètres et il lui reste environ 14.244 kilomètres carrés de terrain carbonifère à exploiter.

La Russie d'Europe en 1898 met sur le marché dix millions deux cent cinquante mille tonnes (10.250.000 T.). Ses puits varient entre 75 et 150 mètres et ses terrains non exploités couvrent cinquante-un mille huit cents kilomètres carrés.

Le seul Etat de l'Europe où l'extraction de la houille est une question d'années, nombreuses encore du

reste, est la Belgique qui a dévoré plus de la moitié de son patrimoine houiller.

En 1899 si elle extrait vingt-un millions neuf cent dix-sept mille sept cent quarante tonnes (21.917.740 T.), elle n'a plus en revanche que treize cent vingt kilomètres carrés à exploiter et ses puits ont de cinq à six cents mètres de profondeur.

Comme nous l'avons dit au début, l'avenir est à la Chine qui trouve son charbon entre 20 et 75 mètres de fond et qui possède six cent mille kilomètres carrés non exploités (600.000 k. c.)

A l'Amérique où nous voyons que le Canada qui produisait en 1899 quatre millions cinq cent soixante-cinq mille neuf cent quatre-vingt-treize tonnes (4.565.993 T.), trouve sa houille entre deux à trois cents mètres et possède plus de cent soixante-huit mille kilomètres carrés à dépouiller Les Etats-Unis où, à une semblable profondeur, on a extrait en 1899, deux cent trente millions huit cent trente-huit mille neuf cent soixante-treize tonnes (230.838.973 T.) et qui concurrençant la Chine se trouvent possesseurs de cinq cent dix-sept mille kilomètres carrés non exploités encore.

Finalement mentionnons l'Afrique toute inexploitée où le charbon affleure presque le sol puisqu'on le découvre entre 20 à 50 mètres de fond.

Voilà donc et encore bien approximativement la

production de houille au début du xx^e siècle. Nous n'avons pas voulu donner les chiffres d'extraction de l'année 1900, il était nécessaire dans cette étude, de tabler sur les quantités de charbon extraites au début de la crise.

Pour résumer pouvons-nous dire que la richesse houillère du globe a été à peine effleurée sur une surface relativement faible. C'est l'opinion d'un savant chroniqueur de *l'Echo des mines* que je n'hésiterai pas après tous ces chiffres et toutes ces probabilités de faire mienne.

DEUXIÈME PARTIE

Crise du charbon 1899-1900.

SON HISTORIQUE DANS LES DIFFÉRENTS PAYS OU ELLE S'EST FAIT SENTIR

De la crise il y a peu à dire, c'est une question de fait. Dès 1898 le charbon commençait à remonter d'une façon toute normale d'ailleurs.

En Angleterre en 1898, il était à six shellings quatre (6 sh. 4) et en France à 11 fr. 22 c.

En 1899 il monte à 7 sh. 7'08 d., pour faire par bonds successifs et soudains une hausse de 50 % dans la dernière quinzaine de 1899 et les premiers jours de 1900.

Du reste voici un court exposé de l'historique de cette hausse. Il est composé avec toute impartialité bien qu'il ait été formé avec des documents bien disparates, tels que ceux tirés du *Grand Echo du Nord-Pas-de-Calais*, du *Temps*, de la *Petite République Socialiste*, de l'*Engineer du Colliery-Guardian* et autres publications spéciales.

Cette crise n'est pas sans précédent. En 1873 la

situation était la même. La conclusion de la paix franco-allemande venait de rendre au pays sa vie normale. Toutes les industries délaissées ou détruites pendant la guerre prirent rapidement leur essor. Aux besoins du moment s'ajoutaient les besoins créés par une longue interruption de la production. D'autre part la guerre avait eu un effet destructif considérable. On dut reconstruire des villes en ruines, des fabriques brûlées, réparer un énorme réseau de voies ferrées, refaire un matériel roulant usé pendant la campagne, créer un nouvel armement, etc., etc. Cette fièvre industrielle fit qu'on manqua de charbon.

La France produisait alors quinze millions de tonnes (15.000.000 T.) pour une consommation de vingt-cinq millions de tonnes (25.000.000 T.). Il fallait augmenter la production des houillères et rétablir les importations de houille entravées par la guerre pour faire cesser la crise. Ce fut chose faite en 1876, mais le charbon qui valait 12 fr. 50 en moyenne dans le Nord et Pas-de-Calais, s'était élevé en 1873 et 1874 jusqu'à 19 fr. 50 la tonne. Depuis il tomba à des prix raisonnables ; en 1888 il était très bas 10 fr. 31 de moyenne et dans le Nord 9 fr. 50. Les cours se relevèrent en 1890, 1891 et 1892 pour retomber à une moyenne de 10 francs pendant les années suivantes. Il en fut ainsi jusqu'à 1898 où commence la crise actuelle. Celle-ci est non plus particulière à la France

mais européenne, elle atteint la Belgique, l'Angleterre et l'Allemagne. La situation du marché charbonnier est dans ces différents pays la suivante au début de la crise :

La France produit trente-deux millions de tonnes (32.000.000 T.) et en consomme quarante-trois.

Elle exporte environ un million de tonnes (1.000.000 T.), son déficit est de 12.000.000 de tonnes. Pour le combler elle achète cinq millions et demi de tonnes de charbon anglais, quatre millions et demi de belge et deux millions d'allemand (1).

La Belgique dont la production annuelle est de vingt-deux millions de tonnes (22.000.000 T.) n'en consomme que dix-neuf et peut contribuer pour trois millions à alimenter les pays déficitaires.

L'Allemagne en 1898, extrait cent vingt-cinq millions de tonnes (125.000.000 T.), (en comptant la Lignite), qui trouvent leur emploi presque intégralement dans l'Empire même. Il n'y a que sept millions de tonnes d'exportation.

En 1898 l'Angleterre extrait deux cents millions de tonnes (200.000.000 T.), n'en consomme que cent soixante millions et en exporte quarante millions. Ces chiffres sont approximatifs, je néglige de tenir compte des échanges qui se font d'un pays à l'autre,

(1) Voir à la fin de la thèse les cartes représentant la consommation des houilles anglaises, allemandes et Belges en France.

pour éviter des complications. L'année précédente (1897) les expéditions étaient faites des lieux de production à ceux de consommation, mais en 1898 intervint le phénomène économique qui rompit l'ordre des choses établi.

Cette année a été marquée par une activité extraordinaire dans toutes les branches de l'industrie et spécialement dans la métallurgie, qui est une grande consommatrice de charbon.

Cette prospérité industrielle n'était par particulière à un seul pays, elle régnait en Angleterre aussi bien qu'en Allemagne, en France et en Belgique, sans compter les Etats européens de moindre importance.

Les faibles stocks de combustible qui pouvaient se trouver sur le carreau des mines furent bientôt absorbés. Les charbonnages, en présence des demandes nombreuses, augmentèrent encore une production qui progressait régulièrement depuis plusieurs années.

Néanmoins le charbon manqua ou l'on craignit qu'il ne manquât, ce qui revient absolument au même quant à l'état du marché, et les prix ne tardèrent pas à monter. C'est l'Allemagne qui la première prit l'initiative de la hausse. La réunion des houillères en syndicat des charbons et la réunion des usines de carbonisation en syndicat des cokes, rendait la mesure facile en ce pays.

Le coke qui était vendu 15 francs en 1897 fut fixé au cours de 17 francs pour 1898.

En même temps les directeurs des deux syndicats allemands, prévoyant qu'ils ne pourraient suffire aux besoins de l'industrie nationale, résolurent d'empêcher tout accroissement de l'exportation. Les contrats signés avec les étrangers ne furent renouvelés que pour des quantités équivalentes à mesure qu'ils arrivaient à expiration.

On fit tant et si bien que les importations de charbon allemand en France qui étaient de neuf cent quarante mille tonnes (940.000 T.) en 1897, tombèrent à sept cent vingt mille (720.000 T.) en 1898. Pendant que l'Allemagne prenait ses mesures, d'autres événements se produisaient en Europe.

En 1898 les mines du Pays de Galles, à quelques exceptions près, furent arrêtées par une grève qui dura plus de cinq mois du 1^{er} avril au commencement de septembre 1898. Plus tard éclatèrent la grève du bassin de la Loire et plus récemment la grève des mineurs de Bohême.

Ces divers chômages en réduisant la production contribuèrent à jeter le désarroi sur le marché. De sorte qu'au début de la guerre du Transvaal la situation était déjà très tendue dans tous les pays.

Lorsque l'amirauté anglaise se porta consommatrice pour des quantités de charbon importantes et

immédiates, ce fut la goutte d'eau qui fit déborder un vase déjà plein. L'amirauté préoccupée par ses besoins, tirillée d'autre part par les demandes de combustibles venus du continent, éleva ses prix. De sorte que le Steam-Coal du pays de Galles monta de son prix normal de 10 à 12 shellings (12 fr. 50 à 15 fr.) à 28 shellings (35 fr.) la tonne et que le charbon de Newcastle doubla peu à peu sa valeur pour arriver au prix de 19 shellings (23 fr. 75). Du reste voici la cote de quelques districts miniers du Royaume-Uni entre octobre 1899 et octobre 1900.

La situation du marché anglais devait forcément avoir sa répercussion sur les autres marchés et sur le marché français en particulier. La France en effet ne peut pas se passer des houillères britanniques pour combler son déficit, l'Allemagne restreignant ses envois, la Belgique ayant une production limitée et les autres pays ne concourant que pour des quantités insignifiantes à son alimentation.

La guerre de Chine arriva juste à temps pour empêcher le ralentissement de la consommation des charbons de vapeur et jusqu'à la fin de l'année 1900 la situation resta à peu près la même, malgré un ralentissement marqué dans l'industrie métallurgique et l'arrêt presque complet des verreries de France et de Belgique.

Naturellement l'opinion publique s'émut de cette

LIEUX DE PRODUCTION	ESPÈCES	PRIX EN SHILLINGS ET DENIERS			
		Octobre 1899	Juillet 1900	Octobre 1900	Hausse en 1 an (oct. à oct.)
Northumberland...	Northumberland 1 ^{re} qual.	11/	17/6	18/3 à 18/6	7/3 à 7/6
—	Charbon à gaz.....	11/	17/	18/ à 18/6	7/ à 7/6
—	— à coke.....	10/9 à 11/	17/	18/6	7/6
—	Menus à vapeur....	7/	14/6	11/	4/
Lancashire...	Wigan-Arley 1 ^{re} qu.	12/6 à 13/	14/6 à 15/	16/6 à 17/6	4/ à 5/
—	Pemberton.....	10/6 à 11/	13/6 à 14/	15/ à 17/	4/ à 4/6
—	Charbon domestique.	10/	13/6 à 14/	14/ à 14/6	4/ à 4/6
—	Menu	5/6	»	10/6 à 11/	5/ à 5/6
Yorkshire	Mortomby	14/	16/6	19/	5/
—	Walsend.....	12/6	15/	17/	4/6
—	Barnslez pickled house	10/6	14/	16/	5/6
—	Menu 1 ^{re} qualité....	6/6	9/6	10/11	3/6 à 4/6
—	Pit slack.....	4/	8/	8/6	4/6
Pays de Galles-Cardiff	Steam coal 1 ^{re} qual.	13/9	24/ à 24/6	27/6 à 29/	13/7 à 15/
—	— 2 ^e qual.	12/6 à 12/9	20/ à 21/	25/ à 26/	12/3 à 13/6
—	Moumoutshire 1 ^{re} qu.	13/	19/ à 21/	23/6 à 24/	9/6 à 11/
—	Menus à vapeur....	7/3 à 7/6	15/ à 15/3	12/9 à 13/3	5/3 à 6/
—	Inférieure.....	7/ à 7/6	»	10/6 à 11/	3/ à 4/
—	Charb. domest. 1 ^{re} qu.	13/6	»	24/ à 26/	10/6 à 12/6
— Swansea	Anthracite	14/ à 14/6	22/6 à 23/6	27/ à 28/	12/6 à 14/
—	— 2 ^e qualité.	12/6 à 13/6	21/6 à 22/6	24/6 à 25/	11/ à 12/6
—	Bitumeuse rhouda II.	13/6	21/ à 23/	19/ à 19/6	5/6 à 6/
—	Steam coal 1 ^{re} qual.	12/6 à 13/6	22/ à 23/	23/ à 27/	9/6 à 14/6
—	Menus.....	8/ à 8/6	14/6 à 15/	13/6 à 15/	5/ à 7/

hausse inusitée ; l'approche de l'hiver causa un commencement de panique et la presse quotidienne trouvant dans la question un sujet de chroniques et de copies faciles mit de l'huile sur le feu et par des vues économiques parfois étranges porta l'affolement à son comble. On somma les pouvoirs publics des'occuper de la crise, on parla d'accaparement, de syndicat de hausse, on cria aux affameurs de houille et on prédit la mort par le froid de la France en particulier et de l'Europe en général pour l'hiver 1901.

Le *Matin* en particulier commença une virulente campagne contre les marchands de charbons en gros de Paris et de la Province, à cause de la hausse du charbon domestique. Dans un article du 26 octobre 1900, le *Matin* découvrit, après avoir interviewé *une personne très qualifiée*, que les houillères françaises n'avaient pas augmenté outrageusement leurs prix, mais qu'il existait un syndicat de hausse chez les marchands de Paris et que c'était leur amour du lucre qui causait tout le mal.

Naturellement une polémique s'engagea, M. Panchèvre, président de la chambre syndicale des marchands de charbon de la Seine, protesta hautement par une lettre adressée au *Matin* le 27 octobre. Il prouva que le charbon domestique brûlé à Paris était du Belge ou de l'Anglais, que le Charleroi avait monté de 15 francs la tonne et l'anhracite anglais

de 22 francs ; qu'il n'y avait donc aucune entente entre les mines françaises et les marchands, et que si les parisiens voulaient du charbon bon marché, ils n'avaient qu'à brûler du charbon à longue flamme et à forte fumée fourni par le Nord et le Pas-de-Calais, charbon jusqu'ici dédaigné. Il prétendit ainsi qu'on pouvait réaliser une économie de 20 francs par 1000 kilogrammes.

Ce ne fut pas la seule protestation, les négociants en charbons se disculpèrent tous, mais si quelques-uns comme MM. Charrier frères défendirent les houillères (*Le Matin*, 30 octobre 1900), d'autres comme M. Baudigner représentant la maison Matignon et C^{ie}, M. C. Vantroeyen, d'accord avec l'*Avenir de Dunkerque*, accusèrent formellement les Compagnies minières et les marchands au détail firent chorus.

Dans l'enquête du *Matin* les plaintes s'accumulèrent, presque tout le monde s'en prit aux grandes Compagnies ; on proposa des remèdes de toute sorte, diminution du fret, suppression de l'octroi, on s'en prit même aux concierges parisiens.

Pressé par l'opinion et même par certains membres du Parlement, le Gouvernement intervint et le 23 novembre 1900, M. Baudin, ministre des Travaux Publics, négociait avec la chambre syndicale des marchands en gros.

En effet la fédération autonome du Pas-de-Calais et du Nord avait délégué le 13 novembre les citoyens Maurice Monnier, secrétaire général, et Léon Escoffier, membre du conseil fédéral, auprès du groupe parlementaire socialiste, avec mission de remettre l'adresse suivante :

PARTI SOCIALISTE. — FÉDÉRATION AUTONOME DU
PAS-DE-CALAIS ET DU NORD

Douai, le 13 novembre 1900.

Au citoyen Devèze, secrétaire du groupe parlementaire

Citoyen,

La fédération autonome socialiste du Pas-de-Calais et du Nord, réunie hier soir en assemblée plénière, nous a chargés de vous prier de demander au groupe socialiste de la Chambre, une intervention énergique au sein du Parlement, afin de faire cesser la hausse scandaleuse des charbons qui obère le maigre budget des travailleurs.

Depuis plus de deux ans, une crise charbonnière intense sévit dans le pays et à l'approche de l'hiver elle devient plus inquiétante.

Les intermédiaires, plus encore que les compagnies minières, si c'est possible, réalisent, aux dépens des consommateurs, des bénéfices inouïs, et pour que les véritables producteurs, qui sont les ouvriers mineurs, recueillent quelques miettes de ces gains monstrueux il a fallu leur puissante organisation syndicale, voire même la grève. §

Recevez, citoyen, notre salut fraternel

Pour la fédération.

Le secrétaire général : Maurice MONNIER
Léon ESCOFFIER, du conseil fédéral.

Et tous les citoyens présents avaient contresigné cette lettre.

A la même époque la Chambre des houillères du Nord et du Pas-de-Calais avait demandé une audience à M. Baudin pour protester contre les manœuvres des marchands de charbon de Paris et de la province, qui exagéraient les prix du combustible. La délégation était composée de MM. Thiry, directeur de l'Escarpelle, vice-président de la chambre des houillères, Dutemple, président des mines de Liévin ; Raimbaud, président des mines de Marles ; Leleu, administrateur des mines de l'Escarpelle ; Reumeaux, agent général des mines de Lens ; Simon, directeur des mines de Liévin ; Lemay, directeur des mines d'Aniche et Foucard secrétaire de la chambre. Après que la délégation eût été présentée par M. Thiry, M. Dutemple exposa que les houillères du Nord et du Pas-de-Calais, loin de provoquer la hausse, avaient essayé de l'enrayer, que leur prix de vente moyen était bien inférieur au prix de vente actuel, même à la mine, tandis, qu'au contraire, certains marchands de charbon qui ont des contrats avec les houillères et qui vivent sous le régime des marchés conclus l'année dernière, revendaient le combustible avec une majoration, qui représente des prix que les houillères n'ont jamais connus et ne connaîtront jamais.

Jamais il n'y eut accord entre les mines pour favoriser la hausse que les circonstances seules avaient imposée.

Le seul accord qui ait existé entre elles fut fait pour éviter d'arriver à des prix excessifs.

Les prix à l'étranger, surtout en Angleterre et en Belgique, sont plus élevés que chez nous.

L'Allemagne n'a pas augmenté ses cours dans les mêmes proportions, le syndicat qui unit les houillères de la Westphalie ayant limité la hausse, mais elle a été dans l'impossibilité de faire face à toutes les demandes et a réduit son exportation surtout du côté de la France.

On ne saurait donc incriminer les houillères françaises et leur attribuer le prix excessif que l'on demandait au consommateur.

M. Baudin répondit qu'il était très heureux de constater que les mines françaises avaient bien voulu s'adresser au Gouvernement pour rassurer l'opinion, que le Gouvernement s'intéressait naturellement à la masse des consommateurs, qu'il était surtout préoccupé par la situation des petits.

Il reconnut que la hausse n'était pas le fait d'une entente des houillères, qu'elle résultait de l'augmentation de la consommation qui s'est produite en même temps dans tous les pays de l'Europe occidentale.

Il engagea les mines à rechercher s'il n'y avait pas moyen d'entrer directement en relations avec la classe des petits consommateurs pour empêcher les intermédiaires d'abuser de la situation ; il leur proposait de s'entendre avec le syndicat des petits marchands.

Il ajouta qu'il allait se mettre en rapport avec le président de ce syndicat et qu'il espérait que les mines feraient tous leurs efforts pour créer du disponible en faveur de ce syndicat.

Il invita vivement les directeurs de charbonnages à augmenter la production dans la mesure du possible.

Un des membres de la délégation répondit que depuis sept ans les houillères du Nord et du Pas-de-Calais avaient augmenté la production chaque année d'un million de tonnes, mais que cette augmentation serait beaucoup moins élevée pour l'exercice 1900, parce qu'actuellement avec 10 % environ d'ouvriers en plus, la production était moindre que celle de l'année précédente.

Les directeurs de charbonnages assurèrent qu'ils n'en feraient pas moins tous leurs efforts pour répondre à la pensée du ministre.

Comme l'avait promis M. Baudin et ainsi que nous l'avons dit plus haut, le 23 novembre le ministre des Travaux Publics s'entendit avec la chambre syndi-

cale des marchands en gros, il obtint des résultats intéressants qui portent sur la réduction du prix du charbon de toutes provenances et sur l'adoption du charbon français dit « tout venant » qui est beaucoup moins coûteux que les houilles étrangères.

Voici quelques prix résultant de cette entente :

	Avant le 26 novembre	Après le 26 novembre
Charbons étrangers. Gailleterie.....	72 fr. la t.	60 fr. la t.
— Charleroi. Gailletin.....	74 —	68 —
— — Tête de moineau.....	76 —	70 —
Tout venant ou charbon français, 1 ^{re} qualité.	62 —	58 —
— — — 2 ^e qualité.	58 —	52 —

Ces mesures hâtèrent peut-être la fin de la crise, je dis peut-être parce que quand nous étudierons les causes de la crise de la houille, nous verrons que ce n'est pas une entente ministérielle seule qui pouvait arrêter une révolution économique, qui faisait son évolution. En tous cas la baisse de la houille commençait et dans son numéro du 15 décembre, *Le Matin* entonnait un chant de triomphe et se félicitait d'avoir sauvé la patrie.

Pour terminer l'exposé de la crise en France, mentionnons la création de la commission des neuf, faite au commencement de l'année 1900 par le Ministre des Travaux Publics dans le but d'atténuer les effets de la crise houillère.

Cette commission était ainsi composée :

MM. F. Reymond, sénateur de la Loire, président ;
Boudenoot, député ;
Krauss, député ;
Aguillon, Inspecteur général des Mines ;
Coignet, vice-président de la Chambre de
commerce de Lyon ;
De Castelnau, Ingénieur en chef des Mines ;
E. Gruner, membre du comité consultatif des
chemins de fer ;
David, contrôleur de l'exploitation générale
des chemins de fer ;
Leboucq, Inspecteur particulier de l'exploita-
tion des chemins de fer, secrétaire.

Trois questions lui furent posées :

1^o Quelles mesures exceptionnelles et d'une appli-
cation immédiate pourraient être prises pour conjurer
ou au moins atténuer la crise actuelle, sur les lieux
qui paraissent le plus spécialement atteints, comme
la place de Lyon.

A ce sujet la compagnie P.-L.-M. avait proposé
d'appliquer pendant un mois un tarif réduit à 8 fr. 50
la tonne au lieu de 12 fr. 50 pour les charbons
expédiés de Marseille, Cette et les bassins du Gard
sur la région lyonnaise. Elle retira sa proposition à
l'issue de la grève des mineurs de Saint-Etienne.

Sur cette première question, à la suite d'un rapport de M. Boudenoot et d'un amendement de M. Aguilhon, la commission exprime le regret du retrait de cette proposition par la compagnie P.-L.-M. et demande au Ministre si on peut considérer ce retrait comme nul et non avenue et, dans ce cas, le prie de poursuivre l'instruction de cette proposition d'abaissement temporaire du tarif, en vue du retour des éventualités qui y ont donné naissance.

2° La deuxième question, sur laquelle le Ministre demandait l'avis de la Commission, était l'opportunité de la suspension du droit de douane qui frappe à l'entrée les houilles étrangères. Tous les membres, sauf un, repoussèrent cette proposition comme inopportune, inutile et nuisible.

La résolution suivante de M. Boudenoot fut votée à l'unanimité moins une voix.

La Commission dont la majorité est d'avis qu'il n'est pas opportun de supprimer ou suspendre le droit actuel de douane sur les houilles, ne croit pas devoir entrer dans une discussion approfondie de la question, la Chambre en ayant été saisie par des propositions de loi, depuis que la Commission a été nommée (1).

3° En dernier lieu la Commission avait à examiner

(1) Proposition de loi de M. J.-L. Breton repoussée par la Commission de Douanes, à la suite d'un rapport défavorable de M. E. Noël, député, le 2 février 1901.

l'ensemble de la tarification pour le transport des houilles sur les divers réseaux français et les améliorations dont elle serait susceptible, en particulier le tarif de la compagnie P.-L.-M.

Après discussion, la Commission avant d'entreprendre l'important travail de refonte de l'ensemble de la tarification pour le transport des houilles sur les divers réseaux français, a chargé son président M. Raymond, sénateur, de se rendre auprès du Ministre des Travaux Publics, pour l'informer qu'elle est prête à aborder le travail de refonte proposé, mais que la Commission aura alors à réunir les éléments nombreux et considérables qui sont nécessaires pour l'élaboration d'un tel travail et qu'un certain temps sera pour cela indispensable.

Voilà l'historique de la crise du charbon en France. Aussi soudaine a été la hausse de la houille, aussi précipitée en a été la baisse.

Cette crise, nous l'avons dit, a été européenne, elle a suivi une marche identique chez toutes les nations atteintes et, si les résultats ont été différents, c'est que là où certains pays ont été surpris d'autres ont essayé de prévenir cette tourmente économique.

En Allemagne la crise n'a commencé qu'en 1898, les propriétaires de mines syndiqués ont ralenti la hausse en diminuant l'exportation, nous l'avons vu plus haut, pour se trouver en mesure de satisfaire les

besoins nationaux, malgré le ralentissement de l'importation anglaise et belge. Sauf certains districts où les propriétaires n'ont pu s'entendre et où ils ont maintenu les prix de concurrence, comme en Basse-Silésie, la hausse s'est arrêtée à deux marks et demi par tonne. Du reste voici quelques tableaux de statistique qui mettent toute la crise allemande en lumière.

Haute-Silésie :

Gros charbon.....	(sept. 98) 9 Marks 50	(sept. 1900) 12 Marks.
Menus charbons.....	— 6, 20	— 8, 40

District de Ruhr :

Tout venant flambant à gaz (sept. 98)	9 Marks	(sept. 1900) 11 Marks.
Gros charbon.....	— 12 »	— 14, 05
Charbon très amélioré....	— 9, 50	— 11, 75
Noix lavé.....	— 10 »	— 12, 50
Charbons à coke.....	— 8 »	— 11 »

A la même époque, en Angleterre, nous trouvons :

Charbons à gaz..... (janv. 1898) de 7/3 à 7/6 (oct. 1898) 10/8
(janv. 1900) de 16/6 à 17/06

Charbons à vapeur (janv. 1898) 8/3 à 8/6, (juill. 1898) 12/6 à 13,
(janv. 1900) 16.

En août, à Cardiff, le charbon est monté jusqu'à 30 et 35 shellings la tonne.

Charbon domestique....	(janv. 98) 8/6, (sept. 98) 15, (déc. 99) 16
Menus à vapeur.....	(janv. 98) 4, (août 98) 7/9, (déc. 99) 8/6 (mai 1900) 11/6

Voici maintenant une comparaison avec les prix courants belges pendant la crise. Les chemins de fer de l'Etat en Belgique payaient le charbon pour locomotives, aux mines belges, la tonne,

1896.....	9 fr. 65
1897.....	11 fr. 18
1898.....	11 fr. 50
1899.....	15 fr. 90
1900.....	22 fr. 50

Et l'administration des chemins de fer de l'Etat, en Prusse, payait à la même époque :

Année budgétaire	Charbons de la Ruhr	Haute-Silésie
1895-1896	8 marks 50	7 marks 69
1896-1897	9 »	8 »
1897-1898	9 »	8 » 30
1898-1899	9 » 60	8 » 60
1899-1900	9 » 60	8 » 60
1 ^{er} juillet 1900	11 » 10	11 » 50

Et encore ce dernier chiffre de 11 marks 50 pour la Silésie ne s'applique qu'à un léger supplément de livraison.

Comme conclusion inévitable, nous constatons que la baisse a été aussi modérée généralement en Allemagne que la hausse l'avait été précédemment.

Les industriels d'outre-Rhin sont des gens avisés ; ils ont, par leur prévoyance, empêché la hausse immodérée, ils ont su réclamer l'intervention de l'Etat pour empêcher tout mouvement de hausse provoqué par

les charbonniers et pour ce, ils ont formulé quatre vœux :

1° Diminution du prix du charbon dans les mines du domaine de l'Etat ;

2° Relèvement des tarifs de chemins de fer à l'exportation ou même interdiction de l'exportation des charbons allemands ;

3° Diminution des tarifs de chemins de fer à l'importation de la frontière aux centres industriels ;

4° Augmentation du matériel roulant pour la livraison du charbon par les chemins de fer.

Le ministère d'Etat prussien examina ces différents vœux ; il satisfit immédiatement le troisième pour un temps limité par les circonstances mais jamais inférieur à deux ans.

Voici quel était le tarif actuel :

100 kilos	paient	0,34 pfennigs	pour	100 kilomètres
100	»	0,45	»	150 »
100	»	0,56	»	200 »
100	»	0,67	»	250 »
100	»	1,22	»	500 »
100	»	2,32	»	1000 »

On pense que le tarif spécial sera réduit, non suivant la distance à parcourir, mais les localités à desservir. Les autres vœux n'ont pas encore reçu de solution.

La question du charbon trouve sa répercussion au

Reichstag, le jour où on examina le budget de l'Alsace-Lorraine. Il y eut une discussion à laquelle prirent part les leaders des différents partis, tels que MM. Bebel, le comte Stolberg, M. Paasche, etc., et même un ministre, M. Von Thilen.

En Russie, la crise a sévi avec une intensité particulière. Le tzar, voyant la disette de houille si complète, notamment en Pologne, autorisa l'importation libre du charbon jusqu'au 1^{er} septembre.

Partout il y a eu perturbation dans la production, et, fait inouï jusqu'à ce jour, on a pu voir dans les eaux de la Tamise arriver des chargements de charbon américain et dans celles de l'Escaut des chargements de charbons japonais. Il est arrivé à Saint-Etienne, la ville sainte du charbon français, du Best steam Coal anglais et on a déchargé sur les quais de Marseille du Bituminous américain, tandis que nos forges du Boucau brûlaient du charbon espagnol, et qu'à Anvers on se servait de coke des Asturies.

A cette pénurie de combustible, il faut ajouter les grèves. L'année 1900 a été fertile en suspensions de travail et en revendications ouvrières. Les plus sérieuses ont été en Bohême et au Pays de Galles; en France, les grèves du Havre et de Marseille ont ralenti le chargement et le déchargement de la houille. Je ne parlerai pas de la grève de Montceau-les-Mines, elle a eu lieu après la baisse.

Cette situation de crise était anormale et sans durée, nous l'avons déjà dit plus haut, la baisse fut aussi soudaine que la hausse ; elle commença en décembre 1900 et, dès le commencement de 1901, elle fut complète. Le mouvement commença en Angleterre, en Allemagne et en Belgique ; la France semblait vouloir se maintenir plus longtemps dans les hauts prix, cela tient à ce que la production de 1901 était entièrement engagée, à un tel point que l'amiral Rieunier, pendant la discussion du budget de la marine, demandait qu'on répartisse à Saïgon, Nouméa, Madagascar, Dakar et Bizerte, cent mille tonnes de houille au prix de quatre millions, soit quarante francs la tonne, le rapporteur du budget lui fit la réponse suivante :

« La Commission ne croit pas devoir accepter la
« nouvelle augmentation proposée par l'amiral
« Rieunier. D'une note fournie par le Département à
« votre rapporteur, il résulte que l'état de produc-
« tion des mines françaises ne permettrait pas l'année
« prochaine d'utiliser ce supplément de crédit de
« quatre millions demandé par notre honorable
« collègue. »

La production des mines françaises est donc entièrement engagée pour 1901 et l'on voit que si la baisse du charbon est indéniable sur le marché international, il ne faudrait pas se leurrer sur la situation

qui va en résulter chez nous. La baisse se fera aussi lentement que la hausse s'est créée.

Elle se fera même plus lentement, car les charbonniers feront plus d'effort pour enrayer la baisse qu'il n'en ont fait pour enrayer la hausse. Les charbonnages de Westphalie se préparent à réduire systématiquement leur production pour maintenir les prix. Par la Holiday-motion, le comité exécutif de la fédération des houilleurs du Sud Gallois, déclare suspendre dans les houillères le travail tels jours qui paraîtront nécessaires pour protéger l'industrie et le taux des salaires des mineurs.

Sur tous les marchés on ne signale aucune panique de réaction violente, le marché français est particulièrement calme, l'équilibre se rétablit sagement, on fuit les excès, les intermédiaires deviennent plus raisonnables et si tout permet de faire supposer que l'on ne reverra plus les bas cours de 1894, tout permet également d'espérer que le cours moyen qui s'établira n'imposera pas à l'industrie en général, la lourde charge qui l'avait écrasée.

On télégraphiait de Bruxelles le 13 mars 1901 cette nouvelle sensationnelle.

A l'adjudication faite pour le compte des chemins de fer, le prix du charbon belge demandé a baissé de 5 francs par tonne. Les charbonniers anglais ont soumissionné avec 7 fr. 50 de baisse par même quan-

tité. Les charbons de Cardiff ont été offerts, rendus à Anvers, à des prix de 14 fr. 65 et de 14 fr. 45, alors que nos producteurs réclamaient des quantités équivalentes de 16 à 17 francs.

Enfin on télégraphiait le 14 mai 1901 de Charleroi le résultat de l'adjudication des charbons pour les chemins de l'Etat. Tout le monde escomptait une nouvelle baisse qui s'est en effet produite, en résumé baisse de un franc sur toutes les catégories, qui va jusqu'à 1 fr. 50 pour les dissidents offrant du demi-gras et à 2 francs pour ceux offrant des maigres.

La crise houillère de 1898-1900 après avoir fait verser des flots d'encre et fait dépenser bien des paroles a pris fin, on peut le dire. De telles secousses économiques sont lentes à se calmer, le marché houiller subira longtemps le contre-coup de la formidable commotion qu'il a éprouvée. Si la hausse a produit des désastres, la baisse en a produit et en produira d'autres. La question des salaires est lourde de conséquences et fait prévoir bien des complications.

La lutte économique devient de plus en plus âpre ; chaque nation comme chaque individu se fraye un passage vers l'avenir. A côté du struggle for life individuel se dresse le struggle for life national.

TROISIÈME PARTIE

Causes de la crise houillère.

Nous voici arrivés à la partie principale de cette étude, nous avons sommairement vu la production de la houille, nous avons relaté la marche de la crise houillère en Europe, nous avons constaté ses effets. Il nous reste maintenant à en découvrir les causes.

D'où peuvent provenir de semblables perturbations ? Sont-elles accidentelles ou fatales ? Se reproduiront-elles périodiquement ou à des époques indéterminées ? Autant de questions que nous allons essayer de résoudre.

Tous ceux qui se sont occupés de la crise houillère, et ceux-là sont légion, savants, industriels, hommes d'Etat, journalistes, ont tous cherché à déterminer cette perturbation économique. Il est évident que plusieurs des commentateurs de la crise se sont rencontrés sur une même cause, d'autres ont trouvé des

causes plus originales ou moins connues. Nous allons donc étudier une à une ces différentes causes ; joindre en un seul paragraphe les différentes argumentations sur un même sujet. Des opinions françaises coudoieront des appréciations étrangères et les raisonnements des industriels corroborent ceux des économistes.

Après avoir examiné les différentes causes nous constaterons si elles durent encore après la baisse, ce qui leur ôterait une grande partie de leur action sur la crise du charbon. Quand l'effet a disparu, la cause a dû disparaître également.

Ce procédé d'élimination n'est pas tout à fait indiscutable, il y a certaines restrictions à faire en temps utile, car ici nous ne faisons qu'un simple exposé de méthode.

Les causes de la crise, nous l'avons dit, sont multiples, mais l'imagination humaine les a multipliées encore davantage. Les uns par nécessité, par conviction ou par propagande ont cherché dans ce conflit économique une conclusion à leurs théories, un exemple à leurs doctrines. D'autres pour trouver du nouveau ont poussé l'analyse à la subtilité et même l'ingéniosité à l'étrangeté.

Il est néanmoins des causes que nous pourrions appeler générales, c'est-à-dire des causes auxquelles tout le monde a songé tout en leur donnant une plus

ou moins large part à la crise. Nous allons tout d'abord énumérer ces causes et puis nous ferons après une étude critique sur leur efficacité.

Prenons tout d'abord la cause de la guerre Sud-Africaine. S'il est une question à l'ordre du jour c'est celle-là ; depuis un an et demi, l'Europe suit cette lutte inégale et grandiose qui a nécessité de la part de l'Angleterre un effort si considérable que pour plusieurs et parmi eux beaucoup d'Anglais, cette guerre était, sans aucun doute, une des premières causes de la crise houillère.

En octobre 1899 pour des raisons que nous n'avons pas à discuter ici le Royaume-Uni et les Républiques Sud-Africaines, l'Orange et le Transvaal, qui avaient fait cause commune, se déclarèrent en état d'hostilité.

Les Anglais qui avaient triomphé dans tant d'expéditions coloniales, qui avaient brisé les résistances des Cipayes et des Afghans, anéanti les belliqueuses populations du Zoulouland et mis en désordre les hordes surexcitées des Derviches, les Anglais, dis-je, escomptaient une prompte campagne et un rapide triomphe. Cinquante à soixante mille hommes partirent pour refouler des commandos formés par des laboureurs et des pasteurs de troupeaux. A la stupéfaction générale des généraux consacrés comme lord Roberts, des chefs comme Buller, Methuen, French

et Baden-Powel se faisaient battre par le vieux Joubert et par des inconnus dont les noms sont maintenant dans toutes les bouches, les Botha, les Dewett, les Cronje, les Delarey.

L'Angleterre supporta cette infortune avec la ténacité et le sang-froid, que tous se plaisent à lui reconnaître. Kitchener, le vainqueur des Derviches, le héros d'Omdurman, partit pour le sud de l'Afrique et avec lui plus de deux cent cinquante mille hommes s'en allèrent à l'assaut des Kopjes et à l'envahissement des brousses ; et l'Angleterre dépensait onze millions par semaine pour assurer son triomphe et réparer ses désastres.

La guerre n'est pas encore terminée et on ne peut prévoir sa fin. Tous les mois du camp d'Aldershoot partent les relèves qui s'en vont « On the front », comme on dit outre-Manche, relever les troupes décimées par le climat et par les balles de ces merveilleux tireurs les Boers. Douze mille hommes, disent les uns, huit mille hommes, disent les autres, tiennent encore tête à deux cent cinquante mille ennemis, glissant entre les mailles d'un filet qui ne peut les saisir, apparaissant à un point pour s'évanouir et reparaître à soixante milles de là toujours aussi menaçants.

Tous ces efforts ont demandé des approvisionnements considérables, les transports, qui ont des ma-

chines de sept à huit mille chevaux, usent du Steam-coal, de Liverpool à Durban ou au Cap. Les deux cent cinquante mille hommes qui ont été envoyés là-bas ont été pris partout, dans toutes les classes, dans tous les métiers et notamment dans les immenses exploitations houillères où tout un peuple travaille dans les entrailles de la terre. La guerre Sud-Africaine mange des mineurs et du charbon, les producteurs et le produit.

Voilà pour beaucoup la cause capitale de la crise qui nous occupe. D'autres ont eu cette même pensée de la guerre Sud-Africaine, mais ils en ont fait un corollaire. Ils ont déclaré que la crise houillère venait des besoins pressants de l'amirauté anglaise, besoins provenant de deux causes, la guerre Sud-Africaine et la guerre de Chine. D'autres enfin brochant sur le tout et généralisant encore davantage, mirent toute la crise sur le compte de l'accroissement des besoins de la marine en général, quelle soit marine marchande ou marine de guerre. C'est élever le débat plus haut, à une véritable cause économique.

Il est évident, de prime abord, que la guerre de Chine a eu une action sur la crise du charbon ; mais cette action n'est qu'accessoire et superfétative.

Quand en juin 1900, l'Europe abasourdie apprit qu'un immense soulèvement national et populaire venait d'éclater dans l'Empire du Milieu, quand on

apprit avec une douloureuse surprise que les légations européennes étaient assaillies à Pékin par des bandes fanatiques et qu'une immense catastrophe se préparait aux confins de l'Orient, quand l'échec de la colonne Seymour mit au point l'imminence du péril, toutes les nations européennes, d'un seul élan, envoyèrent dans l'Extrême-Orient des escadres et des troupes.

Il fallait faire vite pour arriver à temps et tout le monde sait ce que peuvent brûler les monstres marins, qui forment les flottes modernes, surtout quand ils ne marchent pas à leur vitesse réduite. Evidemment il y eut là une dépense de combustible anormale et considérable, mais à quelle époque se produisait-elle ? au moment culminant de la crise houillère, quatre mois avant la baisse définitive, à l'époque où la houille était à son plus haut cours. Que résulte-t-il de cela ? Il est certain qu'il nous est plus facile de juger, maintenant que la crise a pris fin. La hausse du charbon était à son maximum au début de la guerre ; cette hausse a pris fin bien avant la cessation des hostilités, puisque les escadres européennes sont encore en rade de Takou et que les troupes françaises, allemandes, anglaises, italiennes et américaines occupent toujours la Chine.

Que l'expédition de Chine ait prolongé la crise, c'est possible quoique douteux. Si cette campagne

avait influé sur la hausse du charbon, cette hausse n'aurait-elle pas duré davantage ? Quand la crise a commencé à prendre fin, vers le milieu de novembre, la question chinoise était-elle résolue ? Les troupes alliées avaient bien pris Pékin, mais la cour impériale était en train d'organiser la résistance dans les provinces. Les Boxers occupaient Pao-Ting-Fou à une soixantaine de milles de Pékin, les Russes entraient en conflit avec les autres puissances européennes à cause de l'annexion de la Mandchourie.

La duplicité de la diplomatie chinoise, les énormes ressources de ce peuple innombrable, la violence et la généralité du mouvement insurrectionnel, les hasards d'un hivernage en terre chinoise laissaient place à toutes craintes et à toutes suppositions. C'est à ce moment précis où rien ne pouvait faire prévoir l'issue de cette aventure, où l'on pouvait même s'attendre à une conflagration générale, que le combustible se mettait à baisser définitivement, quand au contraire, si la guerre de Chine avait influé sur lui, il aurait dû monter à de nouveaux cours ou tout au moins se maintenir aux précédents.

Je crois qu'il nous est donc possible d'affirmer que la guerre de Chine n'a été en rien dans la crise, qu'il est à peine présumable d'avancer qu'elle ait prolongé, ne serait-ce que d'une semaine, la situation critique du marché houiller, cependant cette opi-

nion a trouvé place dans toutes les polémiques et dans toutes les revues. Je ne connais guère d'ouvrages qui n'aient pas associé la guerre de Chine à celle du Transvaal.

L'Echo des Mines et de la Métallurgie en parle, bien qu'évasivement, dans son numéro du 27 septembre 1900.

M. Maistre, vice-consul de France à Cardiff, annonçant la baisse de la houille au gouvernement français le 13 novembre 1900, joint l'expédition chinoise à la guerre Sud-Africaine et en fait une des principales causes de la hausse du charbon.

La Revue du comité des houilleurs de la Haute-Silésie, du 7 novembre 1900, voit également dans l'expédition des troupes alliées une cause de crise.

Il n'est pas dans mon intention de critiquer les assertions de gens aussi compétents, mais il m'est permis de dire qu'on peut être suggestionné par des événements de l'heure présente, que la gravité soudaine de quelques événements nous préoccupe à un tel point que leur importance nous en est grossie comme par un verre de microscope.

L'Histoire, qu'elle soit économique ou non, n'est pas une étude d'actualité ; pour juger juste, il lui faut le recul des époques passées et la vision des choses complètes.

En résumé, je crois avoir suffisamment mis les

choses au point, en assignant à la guerre de Chine un rôle de corollaire dans la crise du charbon. Sans elle la crise aurait peut-être pris fin en septembre, sans elle, elle aurait pu durer aussi longtemps.

Que faut-il penser de la guerre du Transvaal ? Celle-là, nous l'avons déjà dit, c'est la cause universelle que tout le monde a mentionnée. Pour moi, je crois pouvoir affirmer que la guerre Sud-Africaine est dans le même ordre de causes que la guerre de Chine, tout en étant à la fois une cause plus décisive quoique moins générale.

Je m'explique. En effet, la guerre du Transvaal est moins générale en ce sens qu'elle n'a touché directement que l'Angleterre.

C'est l'Angleterre seule qui a armé des transports et envoyé de deux à trois cent mille hommes dans l'Afrique du Sud, et si les autres pays ont pris part à la guerre effectivement, ce n'est guère qu'en remonte de chevaux et de mulets, tandis que dans l'expédition de Chine, chaque pays a envoyé proportionnellement des forces considérables.

Mais d'un autre côté dans la guerre du Transvaal, les Anglais se sont trouvés bientôt à court d'hommes. Chacun sait que le service obligatoire n'existe pas en Angleterre et que l'armée active du Royaume-Uni est formée par des engagements volontaires ou

des engagements coloniaux. L'apport des contingents coloniaux est forcément limité, d'abord parce que la garde et le maintien de l'ordre dans un si vaste empire nécessite la présence de forces suffisantes pour imposer le respect à des populations plus ou moins bien anglicisées et dont les rancunes nationales ne s'éteignent jamais. Nous en avons eu un exemple après soixante-dix ans de conquête dans l'échauffourée de Margueritte.

Ensuite les Anglais ont donné à la plupart de leurs colonies un système gouvernemental de demi-liberté. Les colonies tout en n'étant pas indépendantes ne sont pas sous la dépendance complète de la Métropole. Il y a une administration coloniale, relativement assez libre de ses actes. C'est pourquoi nous avons vu l'Angleterre demander et non réquisitionner des contingents coloniaux, et quand les colonies ont réclamé leurs troupes, engagées par contrat pour un certain laps de temps, le gouvernement britannique n'a eu qu'à s'incliner.

Donc étant donné son mode de recrutement, étant donné la limitation de ses contingents coloniaux, le Royaume-Uni a dû faire appel au patriotisme de ses enfants, et les enrôlements ont creusé des vides dans toute les classes et notamment dans les classes ouvrières. Bien des mineurs de Newcastle, de Cardiff et de Swansea, des minières écossaises et de quel-

ques gisements Irlandais ont abandonné le pic et la benne pour l'uniforme Kakhi et le Lec-Metford à répétition.

Or, quand sur les flottes alliées, en Chine et dans les corps de débarquement il n'y avait que des marins et des soldats normaux, dans la campagne Sud-Africaine il y avait une partie du peuple anglais et une partie qui touche le plus à sa vitalité, une partie de ses ouvriers mineurs.

La démonstration n'est encore qu'incomplète ; la guerre du Transvaal a touché davantage le peuple anglais que la guerre de Chine ; cela ne fait aucun doute. Mais la crise houillère étant européenne, comment le coup qui frappait le Royaume-Uni, a-t-il pu influencer sur l'Europe elle-même ? Voilà le point précis où nous allons trouver les esprits plus larges qui, s'élevant au-dessus des causes épisodiques, ont vu que la crise provenait d'une évolution économique universelle, de l'augmentation de la marine du monde.

Que l'Angleterre eût moins de mineurs ; qu'elle dépensât plus de charbon, qu'elle en exportât moins, cela ne pouvait influencer guère sur la production houillère du monde, dont nous avons vu dans notre première partie les immenses réserves.

Ce qui influait, c'était la question des transports maritimes. L'Angleterre a une flotte commerciale considérable, cette flotte qui est de jour en jour plus néces-

saire aux transactions économiques actuelles, qui fait partie pour ainsi dire du matériel économique du monde, s'est trouvée mobilisée du jour au lendemain.

L'Angleterre a mis la main sur la plupart de ces steamers dont elle avait besoin pour ses transports militaires et, de ce fait même, l'économie des transports maritimes s'est trouvée modifiée.

Une flotte, même commerciale, ne s'organise pas en un jour, ni en six mois ni en un an.

Nous en avons un exemple frappant dans ce formidable trust qui s'élève de l'autre côté de l'Atlantique. L'Amérique n'ayant pas le temps de se constituer une flotte pour effectuer à temps certaines opérations commerciales, achète au prix de millions de dollars des lignes de navigation anglaises. Et pendant ce même temps la Railway C^o de Buffalo, propriétaire de mines de charbon considérables, fait construire une flotte de voiliers du tonnage fabuleux de vingt mille tonnes destinée à porter ce charbon en Europe.

J'estime que l'on doit conclure dans cette question ainsi : une des principales causes de la crise du charbon est, étant donné l'accroissement des transports maritimes, l'indisponibilité où s'est trouvée tout d'un coup la flotte commerciale anglaise de continuer à apporter son contingent, qui est principal, dans la flotte commerciale du monde. Cette indisponibilité a

été causée par la guerre du Transvaal, qui en même temps dépensait du charbon et des mineurs. Cette indisponibilité n'est qu'une conséquence de la véritable raison de la crise qui est l'augmentation des transports maritimes dans le monde.

Voilà une des causes mais qui, si elle était unique, ne signifierait rien ; il a fallu un concours de causes pour amener une pareille perturbation. Il s'est trouvé par une sorte de fatalité qu'à ce fait économique de la progression constante des transports maritimes et du manque soudain de navires, se sont trouvés joints d'autres faits dont nous allons nous occuper.

La guerre du Transvaal et la guerre de Chine ne sont en somme que des corollaires lointains. Si par hypothèse on avait pu créer d'un seul coup une flotte commerciale égale à celle que le Royaume-Uni retirait de la circulation, il n'y aurait eu, malgré le départ des mineurs, malgré la dépense de charbon, aucune crise houillère ou tout au plus une hausse d'un jour ou de deux et l'équilibre du marché charbonnier se serait rétabli. Quand en 1897, il y eut la guerre Turco-Grecque et l'expédition de l'Europe alliée en Crète, là encore les cuirassés et les croiseurs brûlèrent du steam-coal et cependant le cours du charbon ne varia pas. Nous pourrions en dire autant pour bien d'autres expéditions coloniales, Madagascar, le Tonkin, etc. A une perturbation économique il faut des causes

économiques et non, répétons-le, des causes épisodiques.

Et cependant en a-t-on parlé et disserté sur des causes épisodiques ! nous trouvons des gens qui ont eu l'extraordinaire inconscience ou fantaisie si l'on veut, de dire que l'Exposition universelle de Paris en 1900, était une des causes de la hausse. Cela dépasse l'entendement.

Mais je ne doute pas que l'Exposition universelle n'ait été très complète, qu'elle n'ait pas réuni une quantité considérable de produits du monde, c'est là le fait de toutes les Expositions universelles, elles ont eu, relativement à leur époque, autant d'influence sur la production humaine que celle de 1900. Et il n'y a pas eu cependant, que je sache, une crise du charbon à chaque exposition universelle.

Je trouve dans un article assez documenté du journal *Le Temps* d'octobre 1900, à côté de certaines généralités très exactes dont nous parlerons, à côté de cette universelle guerre boër et chinoise, un paragraphe qui confine à la plaisanterie.

Les élections américaines pour la présidence mettant en présence deux partis fort importants et fort opposés, celui de M. Mac-Kinley et celui de M. Bryan, les mineurs de Pensylvanie, tous Bryanistes, il paraît, ont déclaré se mettre en grève en cas de non réussite de leur candidat.

Et *Le Temps* gravement nous donne cela comme une cause certaine de la hausse des charbons. Or M. Bryan n'a pas été nommé, les mineurs pensylvaniens ne se sont pas mis en grève et la hausse du charbon a duré encore près de trois mois. Ainsi le charbon avait monté, d'après *Le Temps*, en perspective d'une grève à échéance lointaine, puisque la crise a commencé à la fin de 1899, à échéance incertaine puisqu'elle dépendait du suffrage universel et plus incertaine encore puisqu'elle n'a pas eu lieu.

C'est faire trop commodément de l'économie politique.

Je trouve encore dans le rapport de M. Maistre, vice-consul de France à Cardiff, que j'ai déjà cité, qu'une des causes de la hausse était l'entente de plusieurs maisons de Cardiff, qui avaient spéculé sur elle. Je ne veux pas mettre en doute la compétence de M. Maistre en la matière et je suis certain que l'entente de quelques maisons de Cardiff a dû soulever dans cette ville et même dans ses environs une certaine inquiétude. Mais quand nous voyons de combien de sociétés et d'usines se composent les fameux trusts qui veulent révolutionner les marchés, le nombre considérable d'exploitations et de millions qui se réunissent en une seule main pour se diriger vers un seul but et en considérant encore le peu de réussite de ces sortes de coalitions si formidablement

armées, je ne peux m'empêcher de sourire à la pensée que quelques maisons de charbonnages de Cardiff, mettons-en trois, six au plus, révolutionnent le monde entier par une hausse houillère formidable avec de si faibles moyens.

Cela me remet en mémoire un passage d'une lettre de M. Baudigney au journal *Le Matin* dont j'ai également parlé :

« Il faudrait, écrit cet honorable commerçant, que
« la troisième puissance qui n'est pas la moins tyran-
« nique, celle de nos seigneurs les concierges, ne
« s'opposât plus aux livraisons de combustible après
« 9 heures et 10 heures du matin, ce qui oblige les
« maisons fournissant spécialement la clientèle bour-
« geoise, à mobiliser tous les matins une armée
« innombrable de voitures, qui n'ont rien ou pas grand
« chose à faire l'après-midi, ce qui grève d'autant le
« prix de revient..... » Et cela le 10 novembre 1900
à propos de la cherté du charbon à Paris. Les con-
cierges, causes de la crise du charbon, cela tourne au
vaudeville.

Tout cela sont des petites vues étroites de ceux qui n'ont vu la question que sous un jour qui leur est propice ou commode. Il est, nous l'avons dit, des causes générales de crise qui se complètent et par leur tout réuni, ont pu faire aisément la perturbation houillère. Il en est d'autres qui, tout en étant éco-

nomiques, sont secondaires mais ont apporté néanmoins leur action, en part minime, il est vrai, à la crise des houilles.

La première cause générale, nous l'avons discutée, est l'augmentation de la marine marchande du monde correspondant à l'accroissement des opérations commerciales qui est de 15 à 20 % proportionnellement à toute période triennale antérieure.

La seconde est justement cet accroissement des opérations commerciales, principalement dans la fabrication du fer et de l'acier, qui, d'après la moyenne des calculs, a augmenté de quarante millions de tonnes la consommation du combustible de 1897 à 1899. Il faut ajouter à cet accroissement la prospérité presque générale de toutes les industries manufacturières pendant ce triennat.

La troisième est l'augmentation des frais d'exploitation, la diminution de l'extraction par homme et l'augmentation des salaires.

La quatrième est la prospérité plus grande et le développement de l'humanité, qui a entraîné une augmentation de la consommation pour les usages domestiques.

Nous parlerons ensuite des causes complémentaires qui ont, comme nous l'avons dit, leur efficacité.

A la première cause de l'augmentation constante

de l'industrie des transports maritimes, on peut y ajouter aussi celle des transports par voie de fer.

Si la navigation anglaise absorbe, à elle seule, vingt millions de tonnes par an ; si pour le monde entier, la navigation en consomme soixante millions ; si la consommation, malgré le perfectionnement des chaudières de bateaux à vapeur, a eu une augmentation telle que de 1869 à 1899, en Angleterre seulement, elle augmente de cent pour cent, les chemins de fer sont devenus également un important client des charbonnages.

Pour desservir les vingt-cinq mille milles de voies ferrées en Angleterre, on consomme dix millions de tonnes de houilles par an.

Etant donné que dans le monde entier il existe un réseau supérieur à quatre cent soixante mille milles, en tablant sur le chiffre de la consommation anglaise, on peut évaluer à cent quatre-vingt millions de tonnes la quantité annuelle de houille absorbée par les locomotives. Il est bon cependant de déduire de cette évaluation, une cinquantaine de millions de tonnes pour tenir compte des lignes à faible trafic ainsi que de celles où est employé un autre combustible que la houille, ce qui ramène à cent trente millions de tonnes de charbon la consommation annuelle des chemins de fer du monde, consommation qui a doublé depuis trente ans.

Abordons la seconde cause générale qui est l'accroissement des opérations commerciales, principalement dans la fabrication du fer et de l'acier et la prospérité presque générale de toutes les industries manufacturières.

Il est une chose indéniable que personne n'a pu mettre en doute, c'est le formidable accroissement de la fabrication de la fonte, du fer et de l'acier. Le dix-neuvième siècle a été appelé le siècle de la machine. De tous côtés l'ingéniosité humaine a inventé des appareils pour remplacer la main de l'homme.

Depuis soixante ans, la vapeur obéissante met en marche des machines dont les organes puissants sont en fer, en fonte ou en acier. Le bois est délaissé comme élément de construction, le fer a remplacé comme charpente les énormes poutres de chêne, les vaisseaux ne sont plus qu'en fer ou en acier, et ce fer allié au ciment a suppléé à la maçonnerie elle-même.

Les immenses réseaux de chemins de fer qui traversent les continents, les kilomètres de rails qui, comme des tentacules, encerclent peu à peu le monde, les milliers de locomotives, de wagons qui courent sur les routes d'acier, les armements fantastiques, les blindages monstrueux, les lignes télégraphiques et téléphoniques qui jettent comme une trame sur le monde, tout cela c'est du fer, de l'acier, de la fonte

que l'on extrait, que l'on met en fusion, que l'on lamine dans toutes les parties du globe.

En 1898, la France possédait deux cent trente-six usines à fer en activité, qui comprenaient cent onze hauts fourneaux. Ces usines étaient mues par quatre cent treize machines hydrauliques de la force de douze mille six cent quatre-vingt-un chevaux et par deux mille deux cent quatre-vingt-cinq machines à vapeur de cent soixante-neuf mille deux cents chevaux de force.

Dans cette même année, la France produisait deux millions cinq cent vingt-six mille soixante-quinze tonnes (2.526.075 T.) de fonte brute d'une valeur de cent cinquante-neuf millions deux cent quatre-vingt-onze mille neuf cent quarante-deux fr. (159.291.942 fr.)

Elle produisait également six cent vingt-quatre mille six cent soixante-quatre tonnes de fonte en deuxième fusion (624.664 T.) d'une valeur de cent trente-deux millions neuf cent quatre-vingt-huit mille quatre cent quinze francs (132.988.415 fr.).

Comme fer, elle produisait sept cent soixante-six mille quatre cent dix tonnes (766.410 T.) représentant cent vingt-six millions cent huit mille sept cent quatre-vingt-quinze francs (126.108.795 fr.) et son acier ouvré était de un million cent soixante-quatorze mille soixante-quinze tonnes (1.174.075 T.) d'une va-

leur de deux cent soixante-quinze millions deux cent treize mille neuf cent un francs (275 213.901 fr.).

Et la France n'est pas un pays industriel pur et à cette époque, fin 1898, on n'était qu'au tiers de cette période triennale de prospérité 1897-1899.

Les Etats-Unis, l'Angleterre, l'Allemagne, produisent le fer, la fonte et l'acier dans des quantités bien supérieures.

Les industries métallurgiques sont de voraces consommatrices de combustible, on peut dire que depuis 1869 la production de la fonte a augmenté de quarante millions de tonnes, ce qui implique une majoration de consommation de quarante à cinquante millions de tonnes de houille.

La transformation de cette fonte en rails, tôle, barres, fils et en machines, nécessite une consommation d'une centaine de millions de tonnes de charbon, si bien qu'on peut dire que 30 % de l'augmentation totale ont été absorbés par l'industrie de la fonte et de ses dérivés.

Or, d'après le *Moniteur des Intérêts Industriels*, la différence de production entre 1869 et 1899 étant approximativement de :

Pays	1869	1899
Royaume-Uni	102.948.000	220.000.000
Etats-Unis	28.258.000	205.000.000
Allemagne	25.704.000	130.000.000
France.....	13.333.000	35.000.000
Belgique.....	12.298.000	24.000.000
Autriche	3.600.000	15.000.000
Russie.....	510.000	13.500.000
Colonies anglaises....	750.000	15.000.000
Japon.....	500.000	6.000.000
Total	187.898.000	663.500.000

Ce qui fait que pour quatre cent soixante-quinze millions cent deux mille tonnes de surplus (475.102.000 T.) il y en a cent quarante-deux millions cinq cent trente mille six cent soixante (142.530.660) qui ont été absorbés par la fonte et les dérivés de la fonte.

Voilà pour la fonte qui est évidemment la plus forte consommatrice, mais il reste encore le fer, l'acier et le cuivre.

Ce mouvement économique de l'accroissement de la production du métal va toujours de plus en plus en progressant. Peu à peu le fer remplacera le bois dans toutes ses applications, la maniabilité, la solidité sous un volume moindre de ce métal en sont les garants.

Il n'est pas douteux que pendant les trois années 1897 à 1899, il y a eu un mouvement sidérurgique plus considérable que de coutume. C'est une loi com-

mune à toutes sortes de productions industrielles qu'il y ait parfois des poussées de production, suivies d'une sorte d'apaisement. C'est une conséquence directe de la loi de l'offre et de la demande et de l'étendue du marché du monde, mais il est incontestable que le mouvement ascendant de la production sidérurgique est un mouvement constant et non occasionnel, il peut se produire par à-coups avec des hausses et des baisses parfois violentes, mais sa moyenne de production s'accroîtra toujours selon une courbe constante. Et dans quelque direction que s'en aille l'espérance humaine, quelles que soient les hypothèses scientifiques dont nous souhaitons la réalisation, la matière qui servira à leurs réalisations, sera toujours le métal fort, léger, flexible et rigide.

Sur cette cause de hausse du charbon, je ne connais pas de contestations, mais c'était une constatation trop générale, trop économique pour frapper l'esprit de bon nombre de polémistes qui, sans façon, sont passés à côté. Quant à la prospérité presque générale de toutes les productions manufacturières, c'est là un fait de statistique que nul ne pourra nier. Plus nous allons en avant dans l'histoire du monde, plus nous voyons des débouchés s'ouvrir, la civilisation crée des besoins et le champ des marchés s'étend toujours. A côté du progrès de la civilisation, le progrès des sciences crée, lui aussi, de nouveaux besoins.

Les crises manufacturières s'étendent sur tous les produits : quand une industrie est prospère, cette prospérité rejaillit sur les autres, quand la crise survient, que les bourses se ferment, que l'argent se cache, toute l'industrie souffre quand même une seule branche aurait été visée par la crise.

On ne saurait mieux comparer les différentes branches de l'industrie aux différents organes d'un corps humain.

Si l'un est malade, les autres s'en ressentent et la prospérité de l'un d'eux ragaillardit les autres.

Dans le triennat 1897-1899, la prospérité de la sidérurgie a rejailli sur toute l'industrie, cette prospérité générale est encore une cause d'augmentation de combustible.

Passons à la troisième cause générale de la crise houillère, l'augmentation des frais d'exploitation, la diminution de l'extraction par l'homme et l'augmentation des salaires. Que de pages ont été noircies sur ces questions, là toutes les tendances, toutes les doctrines trouvent un libre champ devant elles et si tous ceux qui ont discuté à ce sujet n'ont pas vu la généralité de la cause, ils ont, chacun dans leur sphère, vu l'importance des détails.

Nous avons vu, il est inutile de revenir là-dessus, dans la première partie, la profondeur moyenne des exploitations minières du monde. On a généralement

assigné comme profondeur maxima aux mines une pénétration de onze à douze cents mètres. Ce n'est pas, est-il besoin de le dire, que la croûte terrestre soit d'une épaisseur aussi mince ; le feu central, si feu central il y a, n'est pas à craindre à de pareilles profondeurs et les sondages nous ont révélé des fosses autrement profondes. Une mission autrichienne, à bord du *Tuscarora* en 1876, a trouvé le fond, au sud-ouest du Japon, dans le Kouro-Sivo par huit mille et quelques mètres.

Ce qui fait que les houillères doivent atteindre leur maximum de profondeur à douze cents mètres est la quasi-impossibilité de l'extraction.

Nous avons tous des idées assez précises sur l'exploitation d'une houillère : les mines se composent de puits donnant accès dans des galeries d'exploitation, qui se multiplient en petits rameaux où le mineur attaque directement la houille. Ces galeries d'exploitation sont, selon la nature du terrain et du filon, souvent longues et sinueuses, aussi elles ne sont habitables, pour les ouvriers, que grâce au bon fonctionnement de trois choses : le boisage, l'aérage et l'épuisement.

Le boisage consiste à solidifier les voûtes et les parois des galeries par des coffrages très résistants. L'aérage envoie à l'aide de ventilateurs et de portes l'air du dehors pour remplacer l'air vicié des rameaux.

Quant à l'épuisement il est, lui aussi, de première nécessité ; la terre laisse toujours filtrer des eaux dont l'accumulation pourrait gêner les travailleurs et dégrader les boisages, ces eaux amenées dans des puits sont rejetées en dehors de la mine au moyen de pompes d'une grande puissance.

Nous voyons donc quatre dépenses principales dans l'exploitation d'une mine : construction des puits, boisage et creusement des galeries, aération et épuisement.

On voit que plus une exploitation descend profondément ; plus les frais augmentent et les difficultés d'exploitation s'accumulent. Pour le creusement des galeries elles sont moindres, les réseaux complètement exploités sont déboisés et remblayés, ce qui permet de creuser à côté ou en dessous, sans que la solidité du sol en soit compromise. Quant au forage des puits il est toujours possible, à quelque profondeur qu'il soit, à condition d'augmenter considérablement les dépenses. La grande difficulté, là où l'argent lui-même ne pourra rien faire, c'est dans l'aération. Quand on sera arrivé à de telles profondeurs qu'on ne pourra pas ventiler directement de la surface à l'extrémité du réseau, il a été reconnu par les ingénieurs que des appareils de ventilation intermédiaires n'auront plus le même effet et on aban-

donnera les mines trop profondes sous peine d'asphyxie.

Nous avons donc là une cause certaine du renchérissement du charbon, l'augmentation des frais d'exploitation. La tonne de charbon extraite à de grandes profondeurs arrive sur le carreau de la mine, augmentée de tous les frais, toutes les peines, toutes les difficultés qu'il a fallu vaincre pour l'arracher du sein de la terre.

A cette cause vient s'en greffer une autre : la diminution de l'extraction par homme. Il est certain que d'une manière progressive et continue, le mineur travaille moins.

Sans faire un historique de la législation industrielle, nous pouvons rappeler que ce siècle a vu s'accomplir d'immenses progrès dans la protection du travail. Quand la Révolution française supprima les corporations, à des restrictions trop sévères, à des obstructions néfastes, succéda une liberté qui produisit des abus pires encore. On vit des enfants de quatre et cinq ans travailler dans les mines et les usines ; des femmes, des adultes travailler parfois plus de vingt heures par jour, aussi la mortalité infantile, la diminution des naissances, le rachitisme faisaient des progrès considérables.

De toutes parts on signala ces abus, les médecins s'élevèrent contre de pareilles pratiques, les philan-

thropes s'indignèrent, les minorités parlementaires s'emparèrent de la question et peu à peu les gouvernements se virent forcés à réglementer le travail.

L'Angleterre, où les premières protestations s'étaient fait entendre, commença, et sa première loi de protection du travail est datée de 1802. La France et l'Allemagne suivirent à des intervalles plus ou moins longs, et à leur suite la Belgique, l'Italie, la Russie et l'Espagne entrèrent dans la voie des réglementations et des réformes. C'étaient les industries textiles qui avaient soulevé les premiers règlements, mais toutes les autres industries furent peu à peu visées et notamment l'industrie minière. On réglementa le travail des enfants et des adolescents ; on protégea les filles mineures, on s'occupa des mères de famille et dans certains pays, tels que la France, la Suisse, la Belgique et la Russie on fixa même le maximum de travail des adultes.

Le mouvement social s'accroissait lentement mais sûrement, 1830 avait éveillé en Europe comme un souffle de revendication, 1848 fut véritablement une révolution sociale. Dès cette époque, malgré les obstructions de tout genre, un parti socialiste naquit et subsista.

L'association internationale des travailleurs, malgré sa mise hors la loi, groupa les éléments socialistes épars ; la Commune de Paris leur donna confiance et

depuis encouragés par les Karl Marx, les Lassalle, les Guesde, les Bebel, les Jaurès et bien d'autres, malgré bien des discussions intestines et des divisions de doctrines, le mouvement social s'étend grandissant, pénétrant dans les parlements et prenant possession des ministères.

Il ne nous appartient pas ici de juger le pour et le contre de ces questions ; certains gouvernements vont au-devant des revendications ouvrières, d'autres croyant que c'est une course à l'abîme essaient d'enrayer le mouvement.

Quoiqu'il en soit, le résultat est patent, les heures de travail sont de plus en plus courtes et le travail par tête d'homme diminue. C'est surtout dans l'industrie houillère que les effets en sont de plus en plus visibles. Les grèves ont succédé aux grèves, les concessions se sont accumulées, les syndicats ouvriers augmentent de jour en jour et les patrons copiant leurs employés en sont réduits à former des syndicats patronaux pour leur propre défense. Que résultera-t-il de ce conflit formidable ? Nul ne le sait.

Toujours est-il, et c'est la seule chose qui puisse nous intéresser dans cette étude, comme nous l'avons déjà dit, que le travail, par tête, va en diminution constante. En 1899, il a été établi que dans le nord de

l'Angleterre, le travail par tête a diminué de cinquante pour cent.

Nous trouvons dans une allocution prononcée le 15 octobre 1900, à la séance d'ouverture de l'Institut des Ingénieurs des mines du Staffordshire-Sud et de l'Est-Worcestershire à Birmingham, par le président M. Meacham, directeur des charbonnages d'Hams-teadt, les renseignements suivants : De 1880 à 1890 un homme extrayait trois cent vingt-huit tonnes de charbon par an. De 1891 à 1899 ce chiffre est tombé à deux cent quatre-vingt-dix-huit tonnes, ce qui représente une diminution de trente tonnes par homme, soit $7\frac{1}{2}\%$ de déficit d'extraction.

M. Darcy, président du Comité central des houillères de France, écrivait au Ministre des Travaux Publics le 17 février 1900 :

..... En 1898 la consommation française avait augmenté de un million quatre cent cinquante-quatre mille tonnes (1.454.000 T.) et la production de un million cinq cent cinquante-huit mille tonnes (1.558 000 T.). En 1899 l'augmentation de la consommation est montée à deux millions de tonnes environ (2.000.000 T.) et l'augmentation de la production ne paraît pas avoir dépassé huit cent mille tonnes.

Le ralentissement survenu si malencontreusement dans le développement de l'extraction est la conséquence des grèves, et dans beaucoup d'exploitations,

d'une réduction du rendement de l'ouvrier : préconisée, il y a deux ans, dans les congrès de mineurs, aux fins d'amener un relèvement des cours, alors déprimés et par suite une augmentation de salaires ; attrayante une fois le salaire augmenté, pour ceux des travailleurs qui sont plus sensibles à la réduction du labeur, qu'à la majoration de la rémunération, cette pratique est aujourd'hui recommandée par ceux qui cherchent à relâcher les liens de la discipline, créer des griefs, entretenir l'agitation en vue de préparer la grève.

Ainsi le coefficient d'accroissement de la consommation a augmenté et le coefficient d'accroissement de la production a diminué ; d'où un déficit que les consommateurs ont dû demander à l'étranger de couvrir. L'importation presque stationnaire les années précédentes a augmenté cette année de un million deux cent mille tonnes à un million trois cent mille tonnes.

M. Darcy terminait en ajoutant que si les pays circonvoisins n'avaient pas été en crise également, la hausse en France eût été moindre.

Dans la *Revue des questions diplomatiques et coloniales* du 1^{er} mars 1901, nous trouvons les mêmes constatations que dans l'allocution de M. Meacham. Nous les retrouvons encore dans le *Moniteur officiel*

du Commerce du 1^{er} novembre 1900, page 677, rapport de M. Fœx, Consul de France à Manchester.

Dans le Pas-de-Calais, le rendement annuel de l'ouvrier du fond, qui était de trois cent trente-cinq tonnes (335 T.) en 1898, est de trois cent trente-deux tonnes (332 T.) en 1899.

Dans le Nord en 1898, l'ouvrier du fond extrait trois cent quatorze tonnes (314 T.) et en 1899 il n'en extrait plus que trois cent quatre (304).

On le voit, par ces différents chiffres, l'extraction est en baisse quand la consommation augmente, le résultat est mathématique, c'est la hausse du charbon assurément.

A côté de cela, et la question est étroitement liée à la précédente, l'augmentation des salaires suit une marche progressive continue. M. Meacham s'étend également sur ce fait dans son allocution et en général tous ceux qui ont écrit sur la crise de la houille se sont inquiétés de cette hausse du salaire qui, en un an, de 1898 à 1899, a augmenté de 50 à 60 % en Angleterre et de 40 % en France.

Dans le Pas-de-Calais le salaire journalier moyen de l'ouvrier du fond était de quatre francs cinquante-sept centimes (4 fr. 57) en 1896, de quatre francs soixante-sept (4 fr. 67) en 1897, de quatre francs soixante-seize (4 fr. 76) en 1898 et de quatre francs quatre-vingt-dix-neuf (4 fr. 99) en 1899.

Dans le Nord il était de quatre francs soixante-six (4 fr. 66) en 1898 et de quatre francs quatre-vingt-dix-neuf (4 fr. 99) en 1899.

Il faut noter que ces moyennes données doivent être augmentées de la prime. Le 14 avril 1899 la prime a été portée à vingt-cinq pour cent (25 %) du prix de la journée pratiquée dans les douze mois qui ont précédé la grève de 1889. Le 25 octobre de la même année on décidait d'élever cette prime à trente pour cent et enfin en 1900 on la portait à quarante pour cent (40 %).

Le mouvement de hausse des salaires continue toujours. Les grèves de Montceau-les-Mines, le vote des syndicats mineurs pour la grève générale sont des symptômes alarmants dont on ne peut prévoir l'issue. Le manque de réglementation est détestable, l'excès est aussi mauvais, sinon pire : le capital et le travail, éléments de richesse, sont ennemis jurés quand la prospérité ne peut résulter que de leur entente. Vers quel avenir allons-nous ?

En résumé, il est de toute évidence que les frais d'extraction augmentant inéluctablement, la somme de travail par tête diminuant en même temps et le taux des salaires s'accroissant, le prix du charbon s'en trouve enchéri inévitablement.

Voilà donc une troisième cause certaine de la crise houillère.

Nous arrivons à la quatrième cause générale de l'augmentation du prix du charbon : la prospérité plus grande et le développement de l'humanité qui a entraîné une augmentation de la consommation pour les usages domestiques.

Il est de toute évidence que la population du monde s'est accrue. Les dernières statistiques admettent que depuis trente ans, elle a augmenté de deux cent millions d'habitants (200.000.000). Ceci est une augmentation due à l'accroissement des naissances, mais il en est une autre qui peut être envisagée comme plus considérable, c'est l'augmentation de population civilisée.

En effet tout le monde connaît les efforts faits par les peuples civilisés pour pénétrer dans les régions inexplorées et peu connues du globe. Depuis trente ans l'Afrique, ce mystérieux continent noir, s'est laissée entamer, grâce au courage, à la science, à la ténacité d'explorateurs énergiques, qui parfois ont payé leur dévouement du prix de leur vie.

L'Amérique presque tout entière s'est civilisée, au Nord comme au Sud, et les débris des populations autochtones ont abandonné leurs us et coutumes primitifs pour adopter le genre de vie de ceux qui les ont asservis.

Le Transcaspien et le Transsibérien vont apporter

la vie européenne dans les plus lointains plateaux de l'Asie centrale.

La Chine nous a ouvert ses ports, et le Japon s'est mis à l'avant-garde de la civilisation en Extrême-Orient.

L'Océanie est un composé de colonies européennes.

La civilisation crée toujours de nouveaux besoins qui, par habitude, deviennent rapidement nécessaires ; ces millions d'habitants conquis à cette civilisation jouissent ou veulent jouir, comme les habitants de la vieille Europe, de tous ses besoins. Chemins de fer, télégraphes, téléphones, machines à vapeur industrielles ou agricoles, produits chimiques, tout cela est devenu ou deviendra aussi nécessaire qu'à nous à tous ces peuples qui font leur évolution de la barbarie à la civilisation.

Et alors comparez sur la carte du monde la minuscule Europe à ces immenses contrées, l'Europe n'a que neuf millions six cent mille kilomètres carrés et trois cent quatre millions d'habitants, tandis que les autres parties du monde représentent au moins quatre milliards six cent trente-six millions deux cent quatre-vingt-douze mille kilomètres carrés et six cent quatre-vingt millions d'habitants. Si l'on se rappelle que pour toutes les productions industrielles, commerciales et de transports, pour toute la sidérur-

gie actuelle, le monde consomme au moins sept cent millions de tonnes (700.000.000 T.) de charbon par an, que consommera-t-il aux jours lointains, il est vrai, où le milliard d'habitants du globe, en escomptant l'accroissement constant des naissances, jouira de toutes les commodités et des merveilles de la science moderne et de toutes les hypothétiques inventions de la science future. Mais si fantaisistes que puissent paraître de semblables prévisions, elles sont peut-être appelées à être réalisées dans un avenir moins lointain que beaucoup ne seraient portés à le croire.

Et sans aller aussi loin dans les prévisions de l'avenir, n'est-il pas un fait présent, dénué de toute hypothèse et indéniable, c'est la prospérité grandissante et l'augmentation de la consommation pour les usages domestiques.

Que la prospérité aille en grandissant, nul ne peut le nier. Les trois éléments de la Richesse sont la nature, le travail et le capital ; ce premier élément, la Nature, nous l'avons vu pour la houille, et cela est vrai pour tous ses autres produits, ce premier élément, dis-je, est loin d'être épuisé et les immenses richesses que contiennent les continents et les mers sont à peine effleurées.

Le deuxième élément, le Travail, progresse journellement par l'accroissement des peuples et par l'in-

géniosité qui a su tirer des forces de la Nature elle-même et a ainsi multiplié la puissance de travail de l'individu.

Le troisième élément, le Capital, qu'il ait été créé par l'invention ou l'épargne, nous ne discuterons pas cette question controversée, ce troisième élément s'accroît tous les jours, depuis sa création, par cette même invention et par cette même épargne et croîtra ainsi toujours.

La conjugaison de ces trois éléments formant la Richesse, un facteur, la Nature ne diminuant pas, les deux autres facteurs, le Travail et le Capital augmentant, la résultante, la Richesse ou la Prospérité, ira s'accroissant.

Or plus grande est la prospérité, plus nombreux sont les besoins : c'est une loi économique que nul n'a jamais contestée. Et le besoin de nos jours, c'est de la vapeur, du charbon : aujourd'hui on fertilise, on cultive, on récolte, on loge, on se transporte, on correspond par le fer, la fonte, l'acier, c'est-à-dire par la vapeur, c'est-à-dire par le Steam Coal.

Est-il nécessaire de montrer l'augmentation de la consommation de houille pour les besoins domestiques ? Il y a trente ans, on se chauffait au bois, on s'éclairait à l'huile ou à la bougie ; de nos jours, les poêles et les calorifères ont remplacé les feux de bois de nos pères, et l'on s'éclaire au gaz, à l'électricité (sans

parler du pétrole qui n'entre pas ici en compte) et plus nous irons de l'avant, plus il en sera ainsi.

La quatrième cause générale de la crise de la houille me paraît donc aussi probante que les autres. Elle est certainement moins précise, elle ne s'appuie pas autant sur des faits et sur des chiffres, mais elle procède d'idées générales et de lois économiques incontestées et elle est logique dans ses vues hypothétiques mêmes.

Voilà donc les quatre causes générales de la crise houillère, mais, comme il a été dit plus haut, il y en a quelques autres moins générales, plus spécieuses, mais qui n'en ont pas moins contribué pour leur part à la situation économique qui nous occupe.

Nous pouvons citer, tout d'abord, une coalition de charbonniers anglais, qui se serait formée dans les premiers jours de mai 1900. Les principaux représentants des houillères anglaises s'étaient réunis pour établir une entente en vue du prochain renouvellement des contrats des compagnies de chemins de fer. Comme on pouvait s'y attendre, étant donné à quelle époque de la crise cette réunion se tenait, on proposa une augmentation ; mais ce qui fut excessif, c'est que cette assemblée décida qu'elle serait de cinquante pour cent. Les propriétaires de houillères avaient allégué que c'était à cause de la hausse des salaires qu'ils faisaient une augmentation aussi considérable. Cette

raison ne me paraît pas suffisante, surtout étant donné qu'un grand nombre de centres houillers anglais sont régis par la loi de l'échelle mobile, c'est-à-dire que l'augmentation des salaires est une variable du cours des charbons.

Je serais plutôt porté à croire que ces propriétaires houillers avaient adopté cet énorme chiffre de cinquante pour cent de hausse, pour provoquer d'une façon indirecte, la réalisation des fameuses taxes d'exportation. Car l'adoption de ces taxes ne pouvait les gêner, ils ne perdaient pas grand'chose, le continent ne pouvant se passer de leur charbon, et ils ne s'aliénaient pas leur clientèle étrangère, tout en se posant en victimes vis-à-vis de leurs compatriotes, c'était sortir à bon compte d'une situation fausse où leur cupidité les avait conduits.

Si le calcul que je suppose était réellement le leur, les propriétaires de houillères anglaises ne s'étaient pas trompés, on sait que depuis la taxe d'exportation a été votée par les parlements.

Puisque nous sommes en Angleterre, on peut encore mentionner, comme cause partielle, l'élévation du tarif des compagnies de chemins de fer anglais.

Les prix élevés des charbonnages devaient amener des repréailles, en effet, les compagnies de chemins de fer anglais, pour compenser l'augmentation de

frais occasionnée par la hausse du charbon, avaient élevé le prix du transport des combustibles.

M. Chambers, président du Midland Institute of Engineers, dans une lettre, qui fit le tour de la presse anglaise, montra que ce procédé était à la fois déloyal et injuste :

« Il y a trente ans environ, dit-il, la situation était
« à peu près la même, le charbon se vendait trente
« shellings sur le carreau de la mine. Les chemins
« de fer furent obligés, alors, d'élever leurs tarifs,
« mais six ans plus tard, le prix du charbon tomba à
« six shellings la tonne. Que firent les compagnies
« de chemins de fer ?

« Il eût été juste, semble-t-il, qu'elles abaissassent
« le prix des transports. Mais elles n'en firent rien et
« les tarifs furent maintenus. »

Or les mêmes faits peuvent se reproduire et M. Chambers, avec sa haute autorité, estime lui-même que les six prochaines années peuvent nous ménager un abaissement analogue du cours du charbon, alors l'élévation du prix des transports se maintiendra comme elle s'est maintenue il y a vingt-cinq ou trente ans, et les houillères anglaises resteront grevées d'une charge nouvelle. Il semble bien que ce point de vue soit juste et que les compagnies de chemins de fer devraient, comme tous les industriels, subir les fluctuations du marché des combustibles,

d'autant que par la protection qu'elles reçoivent du gouvernement, elles jouissent d'une situation privilégiée.

Pendant une longue période les houillères firent peu de bénéfices et même quelques-unes subirent de grosses pertes, alors que les compagnies de transport gagnaient beaucoup d'argent et cependant aucune faveur ne fut accordée aux charbonnages.

Dans un rapport adressé au gouvernement, M. Paul Cambon, ambassadeur de France en Angleterre, le 11 octobre 1900, critique l'organisation défectueuse des chemins de fer anglais et leur manque de matériel roulant qui, d'après lui, sont pour quelque chose dans la crise. Il s'élève aussi contre les tarifs où, suivant quelques-uns, une tonne de charbon paie sept shillings pour faire cent cinquante milles.

M. Maistre, vice-consul de France à Cardiff, dans un rapport du 13 novembre 1900, mentionne également la cherté des transports de houille sur les voies ferrées anglaises.

Certains ont critiqué également l'organisation de la plupart des mines anglaises. Il est évident que leur rendement est moins économique que celles de mines plus modernes, notamment les houillères des Etats-Unis, qu'elles se servent parfois peu de machines et que le système des Royalties est assez critiqué. Par Royalty on entend la redevance fixe de

tant par tonne que les mines paient au propriétaire du fond.

De l'opinion de M. Cambon, ces Royautés existant depuis longtemps et n'ayant pas changé de prix, ne peuvent être une cause de la hausse.

Du reste nous reviendrons sur le système des organisations minières dans les différents pays, nous en ferons une étude rapide à la fin de cette thèse, elle aidera à son développement complet.

Certains économistes anglais ont vu dans l'augmentation de l'exploitation, la cause de la crise anglaise.

La Grande-Bretagne a exporté en 1898 trente-sept millions quatre-vingt-seize mille neuf cent dix-huit tonnes (37,096,918 T.), au prix moyen de neuf shillings.

En 1898, elle exportait trente-six millions cinq cent soixante-deux mille sept cent quatre-vingt-seize tonnes (36,562,796 T.), au prix moyen de dix shillings.

En 1899 l'exportation de houille était de quarante-trois millions cent huit mille cinq cent soixante-huit tonnes (43,108,568 T.), au prix moyen de dix shillings dix.

L'exportation de 1899 dépassait donc celle de 1898 de six millions de tonnes (6,000,000 T.), soit dix-

sept pour cent, alors que les prix augmentaient de dix décimes seulement.

Pour les neuf premiers mois de 1900, elle a été de trente-quatre millions trois cent trente-deux mille neuf cent vingt-trois tonnes (34,332,923 T.), contre trente-deux millions cinq cent six mille cinq cent cinquante-neuf tonnes (32,506,559 T.), en 1899, alors que la valeur de l'unité augmentait de près de moitié; il faut noter toutefois que sans le chiffre élevé des frets et la difficulté de trouver des navires de transports, cette exportation eût été plus considérable.

Mais cette faible augmentation de l'exportation pas plus que les événements du Transvaal et de Chine, n'a pu être la raison véritable d'une hausse aussi grande que celle dont nous faisons l'étude.

Nous avons encore à relater quelques autres causes partielles. L'augmentation de l'impôt foncier sur les mines anglaises a été citée par M. Meacham.

On a aussi accusé le compensation act d'être une cause de la crise. Le compensation act est un texte de législation anglaise qui accorde des indemnités aux ouvriers blessés en cours de travail. Cet act voté en 1897 a fait déjà sentir ses effets sur les charbons, à cause des primes payées par les propriétaires des houillères. Il avait grevé de deux pences la tonne de combustible.

Le bois, dont on fait pour les boisages et coffrages

une si grande consommation dans les exploitations de charbon, a aussi beaucoup augmenté en 1899, ce qui, par suite de l'augmentation des frais généraux, a enchéri le prix de revient de la tonne de houille.

Voilà, je crois, toutes les explications plausibles et les causes possibles de la crise du charbon. Cette perturbation économique est terminée, comme nous l'avons vu ; des causes dont nous avons parlé subsistent, d'autres ont disparu, cela veut-il dire que les seules disparues étaient véritablement des causes ? Je ne le crois pas ; la crise houillère s'est produite avec une telle intensité, non en raison d'une des causes indiquées, mais en raison de toutes les causes.

Une perturbation économique aussi grave ne peut cesser du jour au lendemain et, ce n'est que peu à peu, malgré la soudaine disparition de certaines causes, que la hausse s'est calmée.

Du reste les quatre causes générales, que je considère comme fondamentales, subsistent toujours ; peut-être leurs effets ont-ils moins d'acuité, avec le temps il y a eu une sorte de tassement, mais néanmoins, je le répète, les causes subsistent toujours.

Alors, dira-t-on, si les causes subsistent, ces causes générales, qui d'après cette étude, ont certainement provoqué la crise, la crise elle-même devrait continuer ; or les prix reviennent lentement à ceux de 1897. Cela n'est pas une objection ; nous l'avons déjà dit, il

y a peut-être eu diminution d'intensité dans les causes générales, on a réglé une situation anormale et l'effort collectif pour revenir dans un état d'équilibre économique, même au prix de sacrifices de gain, a pu faire baisser la houille. Et puis, et voilà la véritable raison, nous avons vu que les réserves de houille sont considérables : à l'afflux de demandes on a répondu par un surcroît de production, on a repris l'exploitation de mines délaissées, on en a mis de nouvelles en exploitation, des pays qui n'exportaient pas ont construit des chemins de fer, créé des lignes de navigation pour exporter à leur tour. Mais tout cela n'a pu se faire aussi vite que s'est produite la hausse ; creuser des puits, établir des transports, cela ne s'est pas fait en un jour, et alors la crise a sévi. Puis peu à peu les nouvelles exploitations ont apporté leur contingent de combustible sur le marché et bien que les causes subsistassent toujours, le charbon baissait vers un prix normal, l'équilibre économique se reproduisait.

L'étude des causes de la crise serait encore incomplète, si l'on n'exposait les remèdes proposés par certains à son sujet.

Comme le gouvernement français qui avait créé la Commission des neuf, le gouvernement anglais s'était ému de la crise et on proposa la nomination d'une commission royale, pour rectifier les résultats de la

fameuse Argyll Commission de 1871, dont les résultats sont notoirement erronés.

Voici les principales questions qui, d'après les hommes compétents, devaient être étudiées par cette commission. La première était celle indiquée par M. Thomas, membre du parlement, dans son projet de résolution soumis à la Chambre des Communes : « Inventorier la quantité de charbon utilisable par la « marine de commerce et de l'industrie, renfermée « dans les bassins houillers du Royaume-Uni. » Les chiffres de 1870 convenablement modifiés par les inspecteurs de mines serviraient de base.

Deuxièmement : La seconde question résidait dans l'examen des ressources nouvelles, fournies depuis trente ans, par les recherches minières et études géologiques entreprises spécialement dans le Midland et le district au sud de la Tamise.

3° La troisième question qui est celle nous intéressant le plus particulièrement, se trouvait également dans la résolution de M. Thomas : « Rechercher le moyen de prévenir l'épuisement des gîtes houillers et de réserver le combustible pour le seul usage des sujets britanniques. » C'est la question de la taxe d'exportation toute discutée, mais cette taxe était présentée sous une nouvelle forme, qui lui ralliait quelques-uns de ceux qui la critiquaient même en Angleterre.

Il ne s'agissait plus d'un droit absolu sur tous les charbons exportés, les combustibles destinés aux seuls ports continentaux devant être taxés, et auraient été exemptés tous ceux destinés aux colonies, dépendances et stations navales anglaises.

Quatrièmement : La commission devait, en dernier lieu, examiner quel était, dans l'échelle des cours du charbon, le point critique capable d'occasionner un trouble grave à l'industrie britannique, en la mettant en situation inférieure vis-à-vis des industries étrangères.

Enfin elle examinait les moyens d'encourager les importations des charbons des Etats-Unis et autres contrées houillères.

Il y aurait d'autres questions à envisager, telles que l'augmentation probable de l'extraction dans les années futures et celle des besoins en combustibles minéraux des nations continentales, mais on semblait s'en tenir, en Angleterre, à celles que nous avons indiquées.

D'autres voulurent remédier également à la situation anglaise, M. Meacham proposait, le 15 octobre, la marche suivante :

En son industrie métallurgique se trouve la grandeur de l'Angleterre ; aussi, le fait que les prix coûteux du combustible favorisent la concurrence étrangère, donne matière à sérieuses réflexions.

M. Meacham propose de former un conseil de représentation des industries combinées du charbon et du fer ; conseil dont le rôle sera de surveiller les prix de vente des fers étrangers sur le marché anglais, afin de pouvoir fixer ensuite le prix du charbon de manière à mettre la manufacture nationale en mesure de lutter avec celle du dehors.

On a proposé de remédier aux inconvénients de la situation actuelle par la création d'un impôt qui limiterait l'exportation ; mais M. Meacham déclare que ce serait injuste pour les propriétaires de mines, qui acquerraient par là, le droit de demander l'établissement d'une taxe sur l'importation des machines. La taxation de la production, pas plus que celle de la manufacture ne serait un remède, d'après lui : car, si le charbon est de nécessité absolue pour l'acheteur étranger, l'impôt n'aboutirait qu'à le lui faire payer plus cher, et nullement à le déterminer à restreindre ses achats. D'ailleurs les expéditions de charbon de l'Angleterre se sont élevées à vingt-sept millions et demi de tonnes en 1888 et à quarante-trois millions en 1899, ce qui ne représente qu'une augmentation de quinze millions et demi de tonnes en onze ans. Le mal est donc moindre qu'on ne le représente.

Parmi les nations qui sont en concurrence avec l'Angleterre, l'Allemagne en a reçu, en 1889, trois millions et demi de tonnes et cinq millions en 1899.

La Belgique en a fait venir deux cent soixante-seize mille neuf cent vingt tonnes en 1889 contre sept cent quarante et un mille trente-trois tonnes en 1899; et la part de la France est montée de quatre millions trente-six mille neuf cent vingt tonnes en 1889 à six millions cinq cent quarante-quatre mille neuf cent quatre-vingt-dix-huit tonnes en 1899. Il y a donc une augmentation d'environ trois millions et demi de tonnes et elle a été généralement provoquée par les besoins des flottes de guerre et l'entretien des dépôts des stations navales.

M. Meacham ne pense pas que les exportations de charbon de la Grande-Bretagne aient eu un effet quelconque sur le commerce.

C'est le coût de la main-d'œuvre qui a élevé le prix des fers anglais à un niveau tel que l'étranger a pu leur faire concurrence et, c'est de ce côté que doit se diriger l'attention.

En France, M. Colliard, député socialiste, trancha dans le vif de la question et déposa la proposition de loi suivante, conforme à l'esprit du parti qu'il représentait, le jour de la rentrée des chambres en octobre 1900 :

« Messieurs, il existe dans tous les bassins houil-
« lers de France, des mines inexploitées et abandon-
« nées par les sociétés concessionnaires qui, avides
« de bénéfices et de gros dividendes, se sont attachées

« à l'exploitation des parties de leurs concessions les
« plus productives.

« Qui de nous pourrait tolérer l'inutilisation de ces
« mines pendant que le peuple manque de charbon,
« que l'industrie souffre et que les concessionnaires
« de ces mines, limitant leur action aux puits les plus
« féconds, proclament tous les mois, d'accord avec
« les accapareurs, une élévation de prix que, seuls,
« pourront subir les privilégiés de la fortune ?

« Exposer cette situation, c'est démontrer la néces-
« sité de prononcer, sans retard, le retour de ces
« mines à l'Etat sur tout le territoire de la Républi-
« que.

« Vaguement formulé par les termes qui précè-
« dent, ce principe a été précisé et nettement défini
« par la loi de 1838 dont les articles 6 et 10 combi-
« nés, reconnaissent au gouvernement le droit de
« prononcer, en cas d'inexploitation, la déchéance
« des concessionnaires, en réservant à ces derniers
« un recours au Contentieux devant le Conseil d'Etat.
« Après l'expiration de ce délai de recours il doit
« être procédé à une adjudication en vue du choix
« d'un autre concessionnaire.

« On retombe donc dans le même système d'ex-
« ploitation de la mine. Le concessionnaire seul est
« changé. L'exploitation est de nouveau exposée aux
« mêmes aléa et aux mêmes inconvénients qu'avant

« la déchéance du premier concessionnaire. La loi de
« 1838 est à modifier sur ce point, car pour agir avec
« efficacité, il est nécessaire que ces mines, reprises
« par l'Etat, soient exploitées par lui. Il en résulte-
« rait des avantages immédiats, tels que l'abaisse-
« ment du prix de la houille provoqué par l'augmen-
« tation de la production, l'abolition au profit des
« travailleurs de la dîme prélevée sur leurs efforts
« par les concessionnaires.

« Cette organisation du travail des mines sous la
« direction de l'Etat, serait enfin conforme à l'esprit
« de justice et d'équité. Elle serait une tentative per-
« mettant d'étudier la solution définitive du retour de
« toutes les mines à la Nation, elle enseignerait au
« peuple que par son initiative et sa force, il lui est
« facile de secouer le joug sous lequel il se débat et
« où il est depuis si longtemps écrasé.

« Le retour à l'Etat de toutes les usines exploitées
« appelle une autre disposition législative concernant
« les mines non actuellement concédées.

« Pour affirmer le principe de l'idée démocratique,
« il est essentiel que la République laisse les choses
« à leur place et ne ravisse plus à la collectivité ce
« qui lui appartient. De notre exposé des motifs dé-
« coule la nécessité évidente de ne plus livrer, à l'ave-
« nir, au capital les mines nouvelles ou celles actuel-
« lement concédées.

« En conséquence, Messieurs, nous soumettons à
« votre délibération la proposition de loi suivante :

« Article I^{er}. — Les concessionnaires des mines
« non exploitées et abandonnées sont frappés de dé-
« chéance sur tout le territoire de la République.

« Article II. — L'Etat prendra purement et simple-
« ment possession de ces mines, qui seront exploitées
« par lui.

« Article III. — Les mines nouvelles et celles qui
« ne sont pas actuellement concédées resteront à la
« disposition de la Nation et seront exploitées par
« l'Etat.

« Article IV. — Un règlement d'administration
« publique déterminera l'application des principes
« indiqués dans la présente loi et règlera les condi-
« tions d'administration et d'exploitation de ces
« mines. »

En résumé M. Colliard demandait que la déché-
ance des concessions non exploitées fût proclamée
au profit de l'Etat et à charge par lui de procéder de
suite à l'exploitation.

En outre, l'Etat deviendrait exploitant de toutes
les concessions nouvelles.

Le gouvernement répondit qu'il ferait connaître
son opinion devant la Commission qui serait nommée
et la Chambre consultée sur l'urgence l'a refusée par
259 voix contre 254.

Le parti socialiste était logique dans sa ligne de conduite, en demandant l'exploitation des mines par l'Etat, mais heureusement ses vœux ne sont pas encore réalisés et il y aura encore de beaux jours pour la belle et noble initiative privée.

Nous trouvons aussi un document du même ordre d'idées, dans la lettre insérée dans le Journal *Le Matin*, du 2 novembre 1900.

« Paris, 30 octobre 1900.

Monsieur le Directeur du *Matin*.

La question des houilles est ouverte par votre estimable journal.

J'ai lu avec beaucoup d'attention la critique des uns, les moyens des autres, mais pas de solution pratique. J'ai fait prendre par nos plus grands porteurs d'actions l'engagement suivant : Dissoudre notre société et en faire vingt mille parts de propriété qui auront droit à cinquante pour cent dans les bénéfices et cinquante pour cent aux employés et mineurs ; si les bénéfices dépassent plus de quatre-vingt mille francs pour les vingt mille parts, la différence sera consacrée à l'amélioration de l'exploitation et à la caisse de retraites.

Dans aucun cas chaque part ne peut recevoir plus de quatre francs.

Le conseil de surveillance sera composé de huit personnes et d'un président, moitié ouvriers et moitié propriétaires de parts.

Une somme de cinq cent mille francs sera en caisse pour les besoins de la mine, cinq mille parts seront cédées à cent francs la part à des personnes qui auront le même but que nous : associer l'ouvrier avec le capital.

Deux puits de mine sont faits. Le charbon est de l'antracite de bonne qualité.

MM. les ingénieurs Maussier, Grüner, Leverrier, Nicaud, déclarent qu'il y a plus de vingt mille tonnes de charbon à extraire dans ces concessions, notre société en a fait la preuve dans son exploitation actuelle.

Ces mines sont situées entre Roanne et Lyon, en plein centre manufacturier. Les travaux faits, matériel, valeur des concessions, sont estimés à deux millions.

Pour arriver à développer cette richesse, il faut commanditer l'ouvrier. Que les concessions comme les nôtres fassent de même, il n'y aura plus de grèves.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

L'administrateur délégué. P. COLOMBIER. »

Evidemment l'esprit de cette lettre n'est pas le même que celui de la proposition de loi de M. Colliard, de semblables associations d'ouvriers et de capitalistes ont été pratiquées dans différents pays; notamment en Allemagne et en Suisse, je ne pense pas que l'on en a essayé en France, la chose est peut-être à tenter, bien que le conseil de direction, mi-patrons, mi-ouvriers, me paraisse une source de discussions et une raison de non-réussite.

Quant à la proposition de M. Colliard, où l'Etat exploitera les mines comme il exploite d'autres monopoles, où alors ce sera véritablement la mine aux mineurs, les résultats plutôt négatifs de la verrerie aux verriers de Carmaux, ne sont pas faits pour encourager de pareilles tentatives; du reste la question de la mine aux mineurs ne peut pas trouver de place ici, dans le cadre que nous nous sommes tracé. Enfin, je crois que l'Etat a suffisamment de monopoles, pour que l'on ne désire pas lui en voir prendre d'autres.

Voilà donc les remèdes que l'on a proposés; ils sont ou dictés par un intérêt de doctrine et de parti ou amoindris par une vue toute locale de la situation.

Pour moi, il n'entre pas dans mon intention de proposer des remèdes à une situation aussi grave, destinée, je le crois, à se répéter intermittamment. Je

crois qu'il y aura crise de la houille chaque fois que la demande se trouvant, par des circonstances momentanées, décuplée, ou ne pourra mettre assez rapidement en exploitation le supplément de houillères nécessaires pour faire face aux besoins.

Pour conclure, je citerai ce qu'écrivait M. Paul Cambon, ambassadeur de France en Angleterre, en octobre 1900, sur les mesures à prendre, on y trouve le reflet de l'opinion moyenne à cette époque : rien à faire et attendre.

« Il semble donc qu'aucune mesure ne puisse remédier efficacement à la situation actuelle, et celle-ci ne se modifiera que sous l'action des causes qui agissent naturellement sur le marché du charbon ; la production étant restreinte, il faudra, pour que la baisse vienne, que la demande diminue. La guerre du Transvaal a donné, à nombre d'industries britanniques, une activité inaccoutumée et contribué ainsi à la hausse générale de tous les prix, tandis que les impôts, dont elle est la cause, n'ont pas encore produit leur effet. Elle a trouvé la Grande-Bretagne dans une période d'activité extrême, de surproduction même, et jusqu'à présent elle n'a fait que donner un nouvel et transitoire élément à toutes les industries et c'est ainsi qu'elle a agi indirectement sur les marchés du charbon, bien plus que les achats de Steam Coal faits pour les transports du Cap et des Indes.

La paix rétablie, il y aura-t-il un ralentissement dans les usines britanniques, un resserrement dû aux comptes à régler, à l'income-tax augmenté ? S'il en était ainsi, la houille baisserait rapidement et l'équilibre serait rétabli ; déjà, sur certains marchés, on signale quelques faiblesses, mais le moment de détente ne semble pas encore arrivé.

La période actuelle fait penser à l'époque à laquelle où les mines s'épuisant, leur exploitation devenant plus dispendieuse, la Grande-Bretagne verra les cours intérieurs s'élever naturellement pour ne plus baisser.

La commission royale de 1873 évaluant alors la richesse houillère du Royaume-Uni à cent quarante-six millions six cent quatre-vingt mille tonnes, estimait leur durée à une période variant de cent dix à trois cent soixante ans, suivant différentes échelles de consommation.

On a beaucoup discuté ces chiffres qui, quant à la durée, sont certainement exagérés. Mais ce qui est certain et ce qui importe à l'industrie, c'est que la période du Cheap Coal, du charbon exploitable à bon marché, est infiniment plus restreinte.

Des ingénieurs ont jeté le cri d'alarme et si exagérées que puissent être leurs opinions, la situation actuelle doit donner à réfléchir, surtout aux pays qui, comme la France, sont obligés d'importer une partie notable de la houille qu'ils consomment.

Le seul remède pour eux consiste à chercher d'autres sources de produits ; et c'est probablement en Amérique qu'ils les trouveront, lorsque les frets auront baissé et que les Etats-Unis se seront organisés en vue de l'exportation.

Il m'est infiniment agréable de me trouver de la même opinion que celle d'un homme aussi éminent et aussi au courant de la crise houillère, surtout en Angleterre, que M. Paul Cambon. Comme je l'ai écrit au commencement de cette étude, la guerre du Transvaal ainsi que celle de Chine, n'ont eu que des influences indirectes sur la crise et c'est la même opinion que professe l'éminent ambassadeur dans son remarquable rapport.

Mais où une divergence se fait sentir, une divergence même considérable, c'est quand M. Cambon attend la fin de la crise par une solution toute naturelle et tout économique et non par des moyens extraordinaires et arbitraires (c'est l'opinion que nous avons professée), il l'attend par une diminution de la demande ; notre avis, et nous l'avons écrit plus haut, c'est que la cessation de la crise est venue tout au contraire par une augmentation de la production.

Du reste, M. Cambon, dans ce rapport, avait prophétisé l'avenir, quand il assigne, pour la France, les Etats-Unis comme grand fournisseur de houille.

En effet, par un communiqué tout récent, nous avons appris que le port de Marseille avait, dans le premier trimestre de l'année 1901, reçu deux fois plus de combustible américain qu'il n'en était entré pendant toute l'année 1900 dans son port.

Avant de prendre les dernières conclusions, et de terminer cette étude, je vais faire un rapide aperçu sur l'organisation des exploitations houillères du monde et leur historique. Je n'ai pas voulu placer cet aperçu au commencement de cette thèse, pour pouvoir entrer immédiatement dans le vif de la question. Je n'ai pas voulu non plus l'intercaler dans une des trois parties pour ne pas rendre diffus un débat tout de précision. Je crois qu'il est nécessaire de l'ajouter comme un corollaire, pour montrer que ce problème économique du charbon diffère non seulement selon le caprice de ses gisements, mais encore par des législations complètement dissemblables, et que longtemps avant son usage nécessaire la propriété du précieux combustible était recherchée au plus haut point et par cela même strictement réglementée.

C'est grâce aux savantes études de M. Alfred Renouard sur la propriété des mines, que les documents ne m'ont pas manqué.

Au point de vue théorique du droit, il y a trois

façons bien distinctes d'exploiter la propriété minière :

1° L'Etat est propriétaire du tréfonds ;

2° Le propriétaire du fonds est propriétaire du tréfonds.

3° L'inventeur est propriétaire du tréfonds.

Prenons la première manière, l'Etat, propriétaire du tréfonds. Il peut l'être de deux façons :

a) A titre collectif.

b) A titre privé.

a) Quand l'Etat est propriétaire du tréfonds à titre collectif, c'est ce qu'on appelle le système de la domanialité, en application du principe : ce qui n'appartient à personne appartient à tout le monde.

Quand l'Etat possède des mines à titre domanial, il peut conférer à temps ou à perpétuité le droit d'exploiter sous telles conditions.

Il se trouve vis-à-vis de l'exploitant dans le domaine de la liberté absolue des conventions sous réserve cependant des dispositions légales relatives soit au fonds soit aux formalités qui peuvent exister en matière de ventes ou de locations de biens domaniaux ordinaires.

b) Quand l'Etat est propriétaire du tréfonds à titre privé, c'est ce qu'on appelle le système du droit régalien, en vertu du principe : ce qui n'appartient à

personne appartient au Prince. C'est l'exploitation à titre de patrimoine de l'Etat et de prérogative du souverain. Par ce droit régalien les mines sont administrées en suivant la règle bien connue du bon plaisir du prince.

Arrivons à la deuxième manière, le propriétaire du fonds est propriétaire du tréfonds. On a appelé ce système celui de l'accession. Là, la propriété du fonds est indissolublement liée à celle du tréfonds.

Dans la troisième manière où l'inventeur est propriétaire, les gisements houillers sont des *rei nullius* sur lesquelles le propriétaire de la surface et l'Etat n'ont aucun droit. L'occupation directe crée le droit d'exploitation.

Il y a bien un quatrième système, c'est celui de la mine aux mineurs. Dans ce système on substitue l'employé à l'employeur.

La rémunération du travail se trouve remplacée par la prise de possession de l'entreprise même.

Maintenant que nous avons défini les systèmes d'occupation des gisements de charbon, nous pouvons faire un rapide historique et voir les systèmes préconisés par les divers peuples.

Dans l'antiquité nous assistons au triomphe du système régalien, les Grecs l'employaient uniquement.

Les Romains s'en servaient également, mais le mitigeaient avec celui de la domanialité, ce qui donnait naissance à des régies et à des concessions.

Passons au Moyen-Age. Charlemagne prescrit le droit régalien pour les mines non seulement découvertes, mais aussi pour celles à découvrir.

Après lui nous trouvons les premiers textes réglementant la matière. En Allemagne, l'empereur Frédéric-le-Sage promulgue un décret en 1168, affirmant le droit régalien.

En 1189 l'Empereur Henri IV restreint ce droit aux mines d'or et d'argent.

En 1356 changement de législation, la bulle d'or accorde le droit régalien à toutes les villes.

Citons encore, pour mémoire, en Allemagne, l'ordonnance du duc de Brunswick en 1271, réglementant les mines du Harz et en 1295 celle du roi de Bohême pour les mines de Bohême.

Passons à l'Angleterre, c'est toujours le droit régalien qui règne, les mines sont la propriété du souverain.

En 1271 le roi Henri concède l'exploitation des mines de houille aux habitants de Newcastle en vertu du principe de domanialité.

Ensuite le droit régalien n'existe plus que pour les mines d'or et d'argent; d'abord, même quand le minéral se trouvait mélangé (cuivre, étain, plomb), ensuite

quand il était complètement pur, en vertu d'une ordonnance de Guillaume et Marie, datée de la première année de leur règne, tous les autres métaux payaient des redevancés à la couronne. Dans le Cornouailles et le Devonshire il y avait le droit de coinage de l'étain, c'est dire le timbrage des blocs d'étain dans certaines villes tous les deux mois ; puis il fallait retourner les blocs au producteur. Cette complication générale grevait la tonne de cinq livres et cela dura jusqu'en 1839.

Enfin en France, Charles VI, par son ordonnance du 30 mai 1415, affirme le principe de domanialité, mais pour le dixième seulement. « A nous seul et pour
« le tout, à cause de nos droits et majesté royaux
« appartient la dîme et non à autrui. »

Les ordonnances de 1429 et de 1439 du roi Charles VII confirment ce principe.

Le 27 juillet 1471 Louis XI crée la charge de Maître général visiteur et gouverneur des mines du royaume, ayant seuls le droit de rechercher et d'exploiter, non seulement sur la terre domaniale, mais aussi sur les seigneuries moyennant une préalable et juste indemnité. Cette charge importante subsista jusqu'à Louis XV, à cette époque elle fut remplacée par une compagnie ayant le privilège unique de tout exploiter en France.

Naturellement tout cela disparut au commencement de la Révolution française en 1789.

A cette époque Adam Smith s'était élevé contre le droit de l'inventeur. « On a sacrifié, écrivait-il, les droits sacrés de la propriété privée à l'intérêt prétendu du revenu public. » Au contraire Turgot conteste le droit du propriétaire du sol ainsi que celui du souverain, mais en revanche il défend celui de l'inventeur.

Mirabeau, dans le même ordre d'idées, défend le droit du propriétaire du sol, mais il repousse absolument celui de l'Etat. D'après lui, il faut ajouter des règles particulières à l'exploitation des mines ; l'Etat doit surveiller l'exploitation et préférer le propriétaire du sol au premier occupant.

Il résulte de cela la loi du 12 juillet 1791 qui inaugure la législation minière moderne. Le consentement de l'Etat est nécessaire pour exploiter, on doit indemniser le propriétaire du sol, réparer les dommages, payer du double la valeur du sol endommagé ou inutilisé, la durée de l'exploitation est limitée et quand le propriétaire du sol exploite il ne peut le faire que si sa surface est suffisante. Cette législation dura dix ans. Il est assez curieux de faire remarquer que l'article 552 du Code civil porte atteinte à cette loi (1).

(1) La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous.

Nous arrivons à la loi du 21 avril 1810, le gouvernement donne la concession sans restrictions quelconques, l'inventeur est indemnisé ; cette indemnité est fixée par l'Etat et payée par le concessionnaire. Ce qui est important dans ce système de législation, c'est qu'il n'y a pas de contrat entre le concessionnaire et l'Etat.

Celui-ci délivre un titre de propriété avec des droits et des charges fixés par la loi.

La mine devient nécessairement et essentiellement une propriété immobilière, perpétuelle, incommutable, entièrement distincte de la propriété du sol, assimilée aussi complètement que possible, au point de vue juridique, à la propriété foncière, notamment pour la vente, la location, l'hypothèque et tous autres modes de disposition, sauf qu'elle ne peut être matériellement partagée.

De cette assimilation primordiale découle la compétence des tribunaux judiciaires pour toute contestation entre privés au sujet de l'exploitation des charbonnages.

Le propriétaire peut faire au-dessus toutes les plantations et constructions qu'il juge à propos sauf les exceptions établies au titre des servitudes ou services fonciers. Il peut faire au-dessous toutes les constructions et fouilles qu'il jugera à propos, et tirer de ces fouilles tous les produits qu'elles peuvent fournir, sauf les modifications résultant des lois et règlements relatifs aux mines et des lois et règlements de police. C. c. L II, t. II, ch. II.

La surveillance de l'administration sur les mines est triple.

- 1° Pour éviter le gaspillage des gisements ;
- 2° Pour assurer la sécurité de la surface ;
- 3° Pour assurer la sécurité des travailleurs.

L'Etat, nous l'avons dit, fixe la redevance payée par le concessionnaire au propriétaire du sol, il la fixe en nature, en modalité et en quotité.

L'Etat exige annuellement dix centimes par hectare et une redevance proportionnelle au produit net ainsi que cinq pour cent en plus de ce produit.

Le dédommagement du double de la valeur de la surface établi par la loi de 1791 est maintenu.

Mais si l'Etat donne des concessions, il peut également les retirer dans des cas prévus par la loi.

1° Réunion de plusieurs mines en une seule main. C'est ce que nos voisins d'outre-Atlantique pratiquent avec tant de retentissement surtout en ce moment : c'est le Trust ou Boom.

C'est par un décret du 23 octobre 1852 qu'on a établi ce cas de retrait de concession.

2° On peut encore retirer une concession minière quand l'exploitation est restreinte ou suspendue, de façon à inquiéter la sécurité publique ou les besoins des consommateurs.

Loi de 1818. — Cela ne s'applique pas aux grèves où il n'y a défection que du facteur travail.

C'est cette loi du 21 avril 1810 qui régit encore la matière à l'heure actuelle, mais avec néanmoins quelques modifications. Nous trouvons en 1813, en 1843 et en 1877 des lois pour la sûreté des travailleurs dans les mines.

La loi du 27 avril 1838 précise le deuxième cas de retrait établi par la loi de 1818. En effet la loi de 1818 se bornait à demander l'envoi d'un rapport, sur lequel l'administration concluait, la loi de 1838 ordonne le retrait.

L'abonnement à la redevance proportionnelle a été successivement modifié par les lois de 1860, 1866 et 1874.

La loi du 27 juillet 1880 sur les houillères réduit de cent à cinquante mètres le rayon de zone libre, qui doit se trouver autour de l'entrée des mines et où l'on ne peut construire. Cette loi retire la prohibition de construire des ateliers et des machines autres que celles nécessaires pour ouvrir des galeries et des puits.

Pour les concessions la loi de 1880 réduit à deux mois le délai d'affichage des demandes, qui auparavant était de quatre mois, seulement cette demande doit être insérée dans les journaux du département et au *Journal officiel* deux fois à un mois d'intervalle.

Voilà les seules lois qui régissent l'exploitation des

houillères en France, nous allons maintenant parler de celles qui les régissent à l'étranger.

En Angleterre la propriété du dessus entraîne celle du dessous, l'exploitant paie au propriétaire une redevance appelée *Royalty*.

Fait assez singulier, l'Etat n'a nulle intervention, le contrat entre l'exploitant et le propriétaire est un simple contrat entre privés, sans que l'on ait besoin de l'autorisation de l'Etat ou de quelque estampille officielle que ce soit.

La seule immixtion de l'Etat dans les exploitations houillères en Angleterre est un act de 1842, protégeant les femmes et les enfants employés dans les mines.

C'est la loi française de 1810 qui régit l'exploitation des mines en Belgique. Elle fut néanmoins modifiée en 1837, au sujet de la redevance payée par l'exploitant au propriétaire. Cette loi de 1837 fixe un droit de 0fr.25 par hectare et proportionnel de un à trois pour cent au produit net de la mine. Cette loi établit également un comité d'évaluation pour apprécier le bénéfice des mines et elle obligea les concessionnaires de houillères à créer des Caisses de prévoyance.

C'est la loi du 24 juin 1869 qui régit les exploitations houillères en Prusse. La concession procure un droit immobilier et perpétuel. Le concessionnaire

peut être déchu de son droit pour cause de non-exploitation.

La seule autorisation du superficiaire peut autoriser à faire des recherches et des prospections ; dans le cas de refus du propriétaire du fonds, l'Etat peut intervenir et l'y contraindre.

En Autriche nous trouvons la loi du 23 mai 1874. Il faut pour exploiter une autorisation de l'Etat qui accorde un droit de fouilles exclusif (Freichurf) pour un périmètre désigné, à celui qui a indiqué le point où il voulait exploiter.

Si l'on trouve du minerai qui soit autre que du charbon, l'Etat concède à l'explorateur une mesure de mine ; la mesure de mine est un rectangle de quarante cinq mille cent huit mètres (45,108 m.) de superficie, et d'une profondeur indéfinie.

Si l'on trouve, au contraire, de la houille, on concède deux mesures de mines au lieu d'une. A quatre-vingt-quinze mètres (95 m.) de fond, ces mesures sont doublées.

Tout peut être exploité en Autriche, sauf l'or et l'argent.

On a établi une redevance fixe de six florins par mesure de mine. On supprima en 1862 une redevance proportionnelle de vingt pour cent des produits extraits sur le carreau des mines.

Les lois de 1859 et de 1868 régissent la région mi-

nière espagnole. En principe les minéraux appartiennent à l'Etat. Il y a trois classes d'exploitation minière : 1^o les carrières; 2^o les placers, sable et alluvion; 3^o les mines.

L'exploitation de la première classe appartient au propriétaire superficiel; dans la deuxième, si le propriétaire n'exploite pas, l'exploitation peut être faite par d'autres; dans la troisième, l'Etat a le droit de concession pure et simple.

Le minimum d'une exploitation est de quatre hectares de superficie (*pertenencias*). Tout le monde a le droit de l'obtenir, en payant un droit fixe de soixante-quinze pesetas préalablement et en faisant une requête au gouverneur de la province. Ensuite le concessionnaire doit payer un droit fixe de quatre pesetas par an et par hectare. Si la matière exploitée se trouvait être des pierres précieuses ou un minerai autre que le fer, le droit fixe de quatre pesetas se transforme en un droit de dix pesetas.

La loi du 25 juillet 1883 a établi une redevance proportionnelle de un pour cent de la valeur brute de l'extraction.

En Italie, les concessions sont perpétuelles, on les donne de préférence à l'inventeur. Au bout de deux ans d'inexploitation, le concessionnaire peut être déchu de son droit. C'est la loi sarde de 1859 qui régit la matière.

En Portugal, les lois de 1870 et de 1872 régissent les mines ; ce sont des concessions perpétuelles.

En Turquie, la loi de 1869 établit des concessions à quatre-vingt-dix-neuf ans (99 ans), renouvelables de préférence aux concessionnaires.

En Bavière la loi de 1869, en Grèce les lois de 1861, 1869, 1877, et en Suède la loi de 1855, établissent la même concession à longue échéance de quatre-vingt-dix-neuf ans.

En résumé l'on peut dire qu'en France l'exploitation des mines est régie par le droit régalien mitigé à celui de la domanialité.

J'ai terminé : la crise houillère de 1899-1900 est close. La question qui fut à l'ordre du jour paraîtra peut-être démodée. Je ne le crois pas.

La crise houillère est un fait économique qui se renouvellera ; celle dont nous nous sommes préoccupé n'était pas la première, mais d'autres crises bouleverseront encore le marché du monde.

Les réserves de charbon du globe sont considérables, presque indéfinies.

L'accroissement de la consommation de houille est constant et progressif, déterminé par les quatre causes générales que nous avons étudiées.

Sous l'influence d'événements accidentels, politiques ou économiques, mais en tous cas éphémères, d'autres causes viennent se greffer tout d'un coup aux principales.

Cet ensemble, la rapidité de sa formation, l'imprévoyance des nations, font naître un mouvement de hausse soudain et considérable.

Etant donné la nature de l'exploitation houillère, les offres ne peuvent suivre l'afflux des demandes et il y a crise du charbon, jusqu'à ce que, avec un peu de temps, les houillères se soient remises de leur surprise et fournissent le charbon demandé. L'équilibre économique se reproduit et la crise cesse.

Et cela peut se répéter à des intervalles quelconques, dans un an comme dans vingt ans ; à la merci des événements du jour.

Ah ! si l'on pouvait créer des réserves dans les années de calme, des réserves immenses ; auxquelles tous les pays contribueraient pour leur quote part, selon leur richesse houillère, réserves que l'on mettrait à contribution les jours de crise, les jours de demandes exagérées et soudaines ! Mais c'est penser à des choses chimériques et folles, à des utopies irréalisables, à la fraternité des peuples, à l'oubli des haines, au désintéressement et au dévouement des hommes entre eux.

Vu : LE PRÉSIDENT DE LA THÈSE,

PAUL BEAUREGARD.

Vu LE DOYEN,

GLASSON

Vu et permis d'imprimer :

LE VICE-RECTEUR DE L'ACADÉMIE DE PARIS,

GRÉARD.

HOUILLES FRANÇAISES ET ETRANGÈRES

Consommation totale : 37.300.300 tonnes (Françaises : 26.538.100 tonnes, Étrangères : 10.762.200)

(Non compris la consommation des chemins de fer.)



Principaux départements

Consommateurs de houilles.

DÉPARTEMENT	TONNES
Nord	6.332.900
Meurthe-et-Moselle	4.041.200
Seine	3.261.800
Pas-de-Calais	2.355.000
Seine-Inférieure	1.534.000
Rhône	1.392.100
Bouches-du-Rhône	1.257.200
Saône-et-Loire	1.231.700
Loire	1.182.800
Seine-et-Oise	792.600
Aisne	792.700
Somme	677.100

DÉPARTEMENTS

DÉPARTEMENTS	TONNES
Allier	612.000
Gard	574.000
Ardennes	567.000
Loire	546.800
Loire-Inférieure	524.900
Oise	517.600
Marne	479.400
Vosges	329.900
Avignon	318.600
Haute-Marne	297.200
Grande	292.000
Seine-et-Marne	283.700
Puy-de-Dôme	243.800
Ardèche	230.300
Hérault	222.600

DÉPARTEMENTS

DÉPARTEMENTS	TONNES
Calvados	219.600
Côte-d'Or	216.000
Nièvre	212.000
Cher	199.500
Autres départements	5.179.300
Consommation totale	37.300.300
Algérie	80.300

Légende de la planche I.

Les chiffres représentent la consommation totale en 1.000 tonnes par départements non compris la consommation des chemins de fer.

HOUILLES ANGLAISES

Consommation totale: 5.490.900 tonnes.



Principaux départements Consommateurs des houilles Anglaises

DÉPARTEMENTS	TONNES	Pour 100 de la consommation totale des départements.
Seine-Inférieure.....	1.024.800	65
Bouches-du-Rhône.....	519.100	41
Loire-Inférieure.....	498.000	35
Gironde.....	331.100	78
Calvados.....	214.600	98
Seine.....	214.300	6
Charente-Inférieure.....	185.000	90
Landes.....	145.700	96
Ille-et-Vilaine.....	141.400	98
Maine-et-Loire.....	112.500	82
Pas-de-Calais.....	108.800	5
Eure.....	96.000	50
Charente.....	90.800	78
Sartre.....	90.490	82

DÉPARTEMENTS	TONNES	Pour 100 de la consommation totale des départements.
Orne.....	88.300	84
Morbihan.....	84.000	85
Vendée.....	81.300	94
Finistère.....	81.700	48
Indre-et-Loire.....	78.800	71
Basses-Pyrénées.....	75.000	98
Manche.....	68.200	68
Alpes-Maritimes.....	63.000	75
Côtes-du-Nord.....	59.800	100
Seine-et-Oise.....	58.700	7
Deux-Sèvres.....	49.500	78
Mayenne.....	45.900	49
Vienna.....	44.500	74
Hérault.....	42.000	10
Haute-Vienne.....	39.700	87
Eure-et-Loir.....	27.300	80
Dordogne.....	21.100	35

DÉPARTEMENTS	TONNES	Pour 100 de la consommation totale des départements.
Loire-et-Cher.....	80.000	85
Divers (1).....	810.700	14
Consommation totale.....	5.490.900	147
Algérie.....	83.300	

TONNES	
(1) Autres départements.....	107.400
Quers.....	395.900
État.....	151.100
Orléans.....	116.600
Ind.....	29.300
P.-L.-M.....	100
Autres lignes.....	9.300
Total	910.700

HOUILLES BELGES

Consommation totale : 4.402.300 tonnes.



Principaux départements Consommateurs des houilles Belges.

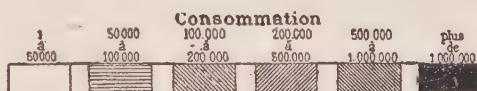
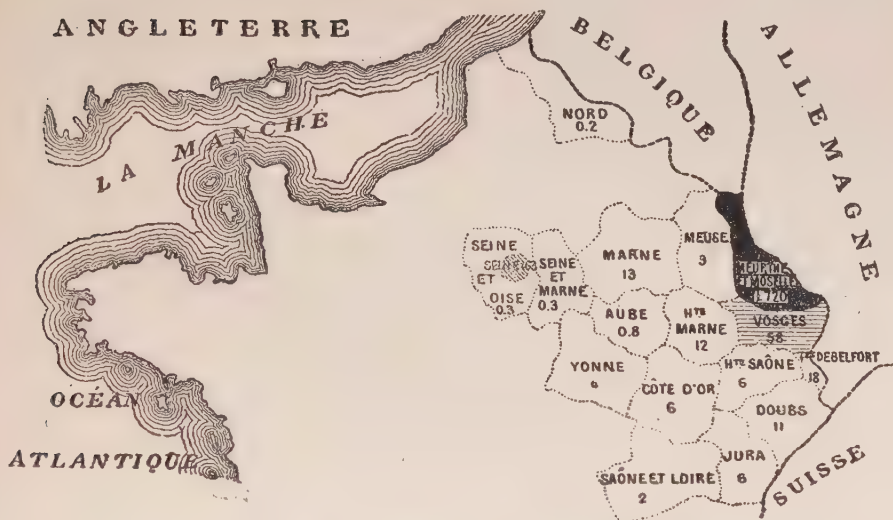
DÉPARTEMENTS	TONNES	Pour 100 de la consommation totale des départements.
Nord.....	982.800	16
Meurthe-et-Moselle.....	804.000	20
Seine.....	687.700	19
Ardennes.....	344.400	61
Ain.....	380.500	35
Saône-et-Loire.....	211.200	24
Marne.....	178.400	41
Vosges.....	122.200	34
Oise.....	98.400	19
Saône-et-Marne.....	80.100	28
Haute-Marne.....	63.400	21
Somme.....	51.200	8
Meuse.....	46.400	33
Aube.....	35.600	26
Eure-et-Loir.....	33.000	24
Seine-Inférieure.....	27.400	2
Côte-d'Or.....	15.100	7

DÉPARTEMENTS	TONNES	Pour 100 de la consommation totale des départements.
Loire-Inférieure.....	14.400	3
Sarthe.....	13.700	18
Haute-Saône.....	12.900	9
Loiret.....	12.800	7
Yonne.....	10.000	15
Divers (1).....	276.700	0
Consommation totale.....	4.402.300	11 8

TONNES	
(1) Autres départements.....	14.400
Chemin de fer { Est.....	209 000
{ Nord.....	40 700
{ P.-L.-M.....	11.600
{ Orléans.....	100
{ Autres lignes.....	900
	276 700

HOUILLES ALLEMANDES

Consommation totale : 2.076.600 tonnes.



Principaux départements Consommateurs des Houilles Allemandes.

DÉPARTEMENT	TONNES	Pour 100 de la consommation totale des départements.
Meurthe-et-Moselle.....	1.720.100	43
Seine.....	162.500	5
Vosges.....	58.300	16
Haut-Rhin.....	17.600	21
Marne.....	13.400	3
Haute-Marne.....	12.000	4
Doubs.....	11.000	6
Meuse.....	8.900	6
Jura.....	6.300	7
Haute-Saône.....	6.000	4
Côtes-d'Or.....	5.800	3

DÉPARTEMENTS

DÉPARTEMENTS	TONNES	Pour 100 de la consommation totale des départements.
Yonne.....	3.800	6
Saône-et-Loire.....	2.300	0 2
Divers (1).....	48.600	2
Consommation totale.....	2.076.600	5 6

TONNES

(1) Autres départements.....	1.600
Chemins de fer de l'Est.....	47.000
Total.....	48.600

PRODUCTION, CONSOMMATION

ET PRIX MOYENS

DES COMBUSTIBLES MINÉRAUX EN FRANCE

depuis 1811.

ÉCHELLES

/millimètre pour 100.000 tonnes.
5 millimètres pour 1 franc.
1/5 millimètre pour une concession.
1 1/4 millimètre pour 1.000 ouvriers.

production et la consommation sont exprimées en mille tonnes.

